J 21282 D

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

20 Jahre MIBA

FERPRESS

Heute 92 Seiten!

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

12 BAND XX
23. 9. 1968

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM

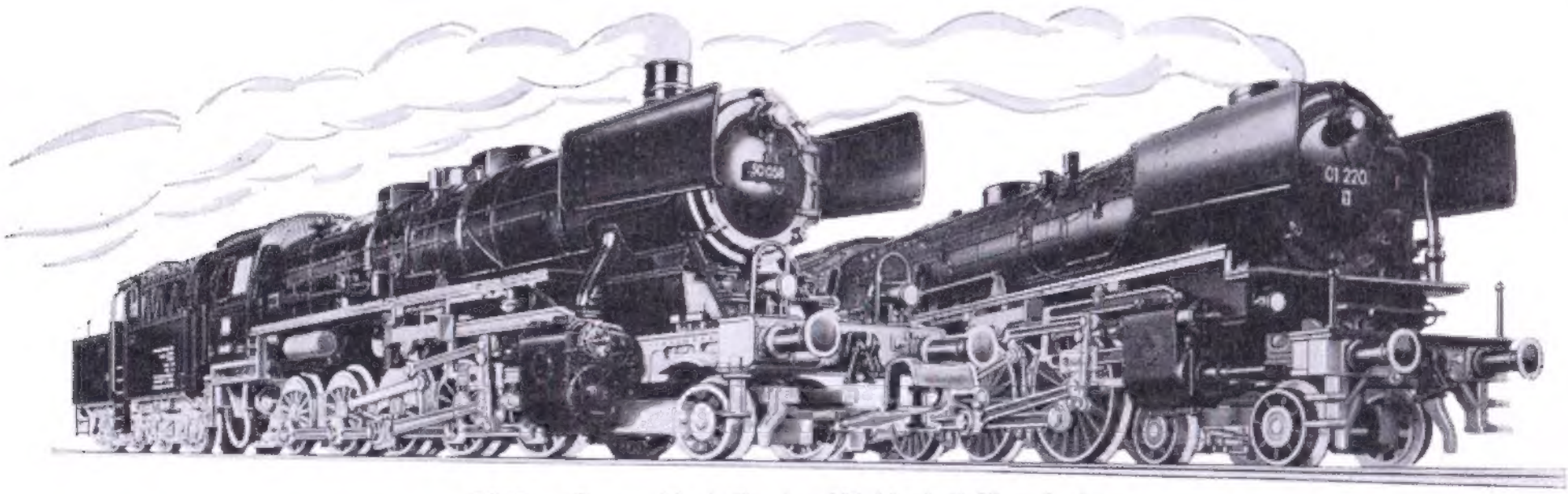
FLEISCHMANN

1948 – Anfang der Spur 0-Bahnen

20 Jahre

MODELL-EISENBAHN-GESCHICHTE

Die **FLEISCHMANN**-BAHN wünscht der MIBA und ihren Lesern viele weitere erfreuliche Jahre!



1968 — Super-Modelle der H0-Modell-Eisenbahnen

FLEISCHMANN

„Fahrplan"
der „Miniaturbahnen" 12/XX

1. Bunte Seite (Zum Titelbild; Im Fachgeschäft . . .) 575
2. 20 Jahre MIBA (großer Bildbericht) 576
3. Wo bleibt die G 8 (div. Modelle) ? 588
4. 2 Briefe zum 20-Jährigen 592
5. Asbach-Plakate in H0- und N-Größe 593
6. Märklin-Groß-Anlage — früher und heute — 594
7. Märklin-Neuheit Muldenkipper Ommi 51 594
8. „1. Historische Modelleisenbahn-Ausstellung" 596
9. Leichte und rationelle Puko-Herstellung 600
10. Wo bleiben die Ellok-Oldtimer (mit div. Oldtimer-Modellen) 605
11. John Allen-H0-Anlage 1948 und 1968 608
12. Krausel-Tunnel, „Kalte Rinne" usw. mit Pit-Peg-Schauskizzen 610
13. Vom Glmghs Leipzig zum MD4 614
14. Bauzeichnung MD4ie 618
15. Das Schicksal der Heinzl-Kreationen 620
16. Originelle Vorschlag für eine Container-Umlade-Anlage 621
17. Neue N-Modelle aus alten Teilen 622
18. N-Anlage K. Jasper 624
19. Die T3 von Trix (unter die Lupe genommen) 627
20. Trix-T3 mit Schlepptender (Umbau) 628
21. Fleischmann-T3 mit Schlepptender (Umbau) 630
22. Es ist schon 10 Jahre her (Fleischmann-Anlage F. Pelzer) 631
23. AGu nebst Karikatur 631
24. Liliput-Modelle der E 45 220 (Besprechung) 633
25. 20 Jahre MEC Nürnberg 634
26. Verbesserter Verbesserungsvorschlag (zum Streckenplan Strøiman) 636

MIBA-Verlag Nürnberg

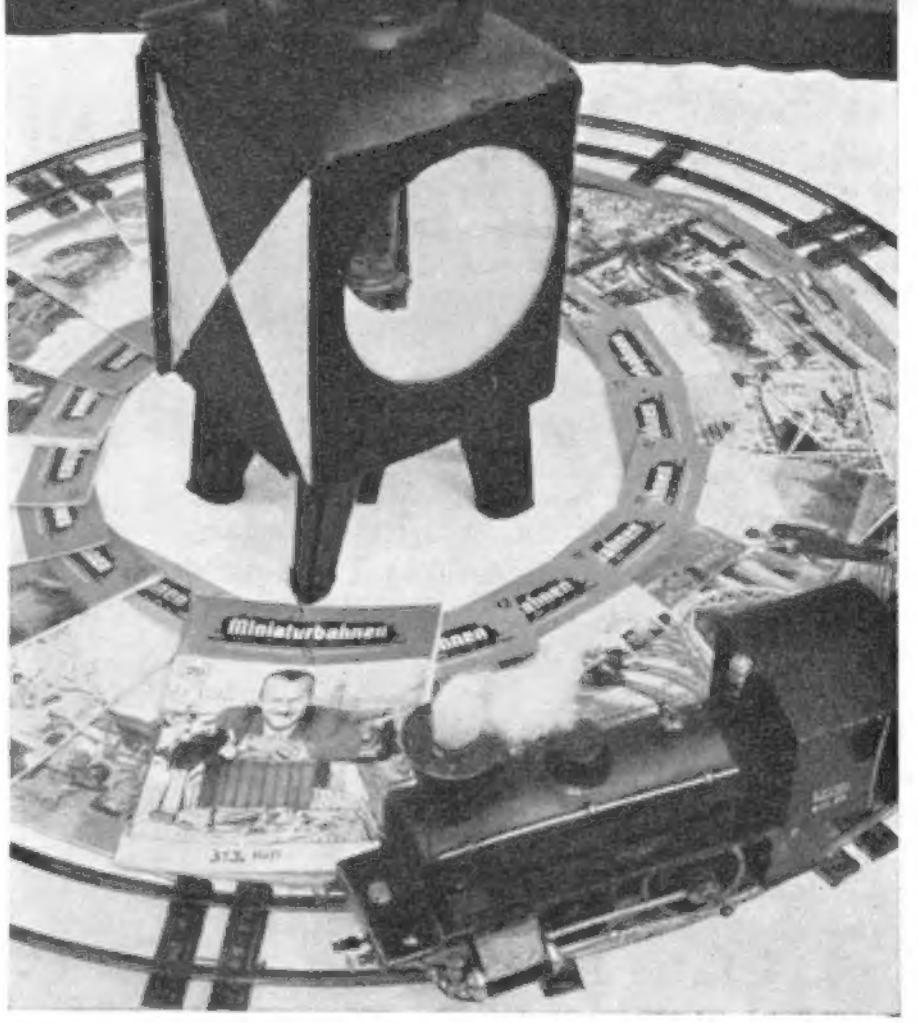
Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364

Heftbezug: Heftpreis 2,20 DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus —,20 DM Versandkosten).



Das heutige Titelbild soll ein

Symbol für 20 Jahre MIBA

sein und wurde von unserem langjährigen Leser OSTRA (Otto Straznicky, Köttingen) geschaffen, der zugleich sein 10jähriges Mitarbeiterjubiläum feiert. Nachdem für uns nicht klar erkennbar war, ob die Laterne in der Bildmitte zu unserer „Erleuchtung" dienen soll oder ob OSTRA uns damit sinnbildlich „heimleuchten" möchte und ob die im Kreis herumfahrende Lok etwa bedeuten soll, daß sich bei der MIBA alles im Kreise drehe (quasi alles immer wieder auf dasselbe herauskomme), haben wir vorsichtshalber nochmal rückgefragt !

Dem ist also nicht so! OSTRA hat eine ganz andere Leseart (und als Gestalter des Titelbilds muß er's ja wissen!) : Im Mittelpunkt steht das große Vorbild, symbolisch dargestellt durch eine bei Eisenbahnfreunden und Modellbahnern gleichermaßen hoch im Kurs stehende Original-Petroleumlampe. Hierüber und über alles, was sonst noch so rund herum um das Vorbild „Eisenbahn" geschieht, berichtet die MIBA. Stellvertretend für sämtliche Hefte der vergangenen 20 Jahre sind nur die jeweiligen Geburtstags-Hefte Nr. 12 ausgelegt (das Titelbild von Nr. 12/1958 abgeändert gekennzeichnet mit „20 Jahre MIBA" und „313. Heft"). Der Märklin-Spur I-Schienenkreis (Gleiskreis klingt zugegebenermaßen unrhytmisch) bedeutet: Alles dreht sich um die (Modell-) Eisenbahn!

Wir danken OSTRA für seinen netten Einfall und für die Mühe, die er sich gemacht hat! Ob uns eine so originelle Lösung für das Jubiläums-Titelbild eingefallen wäre, möchte ich fast bezweifeln, abgesehen davon, daß diese kleine Huldigung an die MIBA — des bin ich gewiß — von Herzen kommt und daher ideel wertvoller ist als der tollste Entwurf eines Berufsgraphikers! WeWaW

Im Fachgeschäft eingetroffen . . .

(Die in Klammern angegebenen Hefte weisen auf bereits erfolgte Besprechungen hin).

Fleischmann: Katalog 1968/69
1384 Diesellok V 200 (4/XX)
1363 BR 50 Kab (4/XX)

Trix: Minitrix 2900 BR 01 (5/XX)

Stichtag: 4. 9. 68

Heft 13/XX ist spätestens am 19. 10. 68 in Ihrem Fachgeschäft

1948-1968 20 Jahre MIBA

Jubiläen haben es in sich! Einerseits würde man sie gerne umgehen, weil einem die Frage, in welcher Art man den Jubiläumsrückblick kredenzen soll, einigen Kummer bereitet. Anderseits kann man sie kaum umgehen, weil man von sämtlichen Seiten unausweichlich daran erinnert wird!

Daß man sich über alle die netten Briefe und Glückwünsche freut, ist wohl verständlich, und so sage ich an dieser Stelle für alle diese Freundschaftsbezeugungen meinen herzlichsten Dank! Sie sind der schönste Lohn für viele Arbeit und manchen Ärger, die die Praxis eines jeden geschäftlichen Unternehmens nunmal mit sich bringen.

Besonders erfreut bin ich über die anerkennenden Zeilen der Deutschen Bundesbahn, die im Kleinen und bis ins Kleinste nachzuahmen unser aller höchstes Ziel ist! Auch hinsichtlich dieses Strebens verfolgen wir schon von Anfang an eine konsequente Linie: Wir sehen das Vorbild stets und in jeder Hinsicht mit den Augen eines Modellbahners und bringen daher bewußt nur das, was für die Modellbahn von unmittelbarer Bedeutung ist. Dies erstreckt sich von den Bauzeichnungen nach authentischen Unterlagen bis zur Signalkunde, zu den Gleisplan-Richtlinien, Kunstbauten, technischen Einrichtungen (soweit sie funktionell oder optisch in Erscheinung treten), Zugbetrieb- und Fahrplanvorschriften, bis zu kuriosen Beispielen, die betrieblich oder gestalterisch für einen Modellbahner von Wert sein können. Daß wir darüberhinaus ein besonderes Faible für die Fahrzeug-Veteranen (auf gut deutsch: „Oldtimer") haben, ist keineswegs eine Marotte von mir persönlich, sondern entspricht unserem Bestreben, das Alte zu hegen und zu pflegen sowie bildlich und zeichnerisch zu bewahren und ist ganz im Sinne unserer Leserschaft. Auch diesen „Gleisstrang" werden wir weiterhin befahren, ohne auf dem „Parallelgleis" das moderne Vorbild ins Hintertreffen geraten zu lassen (wie unsere kürzlichen Artikelserien über die Öltankstellen oder den Container-Verkehr am besten charakterisieren).

Nachdem ein großer chronologischer Rückblick einem etwaigen 25-Jährigen vorbehalten bleiben soll, wollen wir heute lediglich den Blick ein bißchen kreuz und quer durch die vergangene Zeit schweifen lassen, um an gewissen Beispielen den Fortschritt im allgemeinen zu beleuchten bzw. im besonderen deutlich werden zu lassen, sowie ein paar allgemeine Betrachtungen anstellen.

Welcher Wandel im Bezug auf die Auffassung von einer Modellbahn-Anlage stattgefunden hat, wird z. B. durch einige vergleichende Bilder veranschaulicht (Abb. 13 bis 17) und wie sehr sich die Fahrzeuge vom Spielzeug zu Modellen gemausert haben, mögen ein paar wenige Beispiele demonstrieren (Abb. 3, 4, 16, 17, 29, 30). Ein Blick in die z. Z. überall erhältlichen Kataloge der Modellbahn-Hersteller (und natürlich auch der Zubehör-Industrie) diene zur Ergänzung, da nichts den gewaltigen Fortschritt m e h r dokumentieren kann als der Inhalt dieser Kataloge! Vielleicht darf in diesem Zusammenhang daran erinnert werden, daß unser ganzer Wunsch vor 20 Jahren lediglich eine kleine Rangierlok, eine „modellgetreue" Personenzug-Lok (bezeichnenderweise die Tenderloktype BR 65) und eine entsprechende Güterzug-Lok war!

Zumindest war dies seinerzeit der bescheidene Anfang unserer „Forderungen" und im dauernden Wechselspiel zwischen MIBA, Modellbahnern und Modellbahn-Herstellern aller Art kam es dann Schritt um Schritt zum heutigen, für die damaligen Begriffe geradezu unwahrscheinlich hohen Qualitätsniveau. Gewiß, erleichtert und beflügelt wurde die Entwicklung

Abb. 1 **Eine DDR-Briefmarke**

aus Anlaß des 20jährigen MIBA-Jubiläums . . .

. . . wäre ein bißchen viel verlangt, aber ist es nicht ein Witz besonderer Art, daß ausgerechnet am 29. August 1968 — also fast auf den Tag genau zum 20. Jahrestag der MIBA! — in der DDR die abgebildete Marke erschien, die die Modellbahn zum Thema hat?!

Sie wurde natürlich zur Eröffnung der Leipziger Herbstmesse herausgegeben, aber köstlicher konnte der Zufall nicht sein Spiel treiben. Oder sollte gar in der Postverwaltung ein verkappter MIBA-Freund sitzen . . . ?

DEUTSCHE BUNDESBAHN
Bundesbahndirektion Nürnberg
Der Präsident

Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, dem MIBA-Verlag zum 20jährigen Bestehen die Glückwünsche der Deutschen Bundesbahn zu übermitteln.

Seit 1948 arbeiten die „Miniaturbahnen" daran, die Freude am Eisenbahn-Modellbau und damit am Eisenbahnbetrieb zu wecken und zu vertiefen. Zu diesem Zweck hat die Zeitschrift immer wieder in Wort und Bild auch über die Eisenbahn und insbesondere über die Deutsche Bundesbahn berichtet. So nehmen die Leser an dem tiefgreifenden, immer noch nicht abgeschlossenen Wandel teil, der aus der Deutschen Bundesbahn eine „Eisenbahn der Zukunft" werden läßt.

Die erste Nummer der „Miniaturbahnen" erschien bereits kurz nach der Währungsreform. Diese Tatsache zeigt, daß der Herausgeber nicht nur Mut hatte, sondern auch Idealist war. Wenn die MIBA noch heute hohes Ansehen genießt, so ist dies ein Beweis für die gute Arbeit des Verlegers und seiner Mitarbeiter.

Für die Zukunft wünsche ich dem MIBA-Verlag weiterhin Glück und ein erfolgreiches Wirken.

Der Präsident
der Bundesbahndirektion Nürnberg

durch die allgemeine Perfektionierung der Kunststoff-Spritztechnik, die sicherlich mit die wichtigste Voraussetzung für das Aufkommen und die Existenz der N-Bahn war.

Wie viele jüngere Leser wahrscheinlich gar nicht wissen, gab es einen Vorläufer der N-Bahn, und zwar bereits vor . . . 20 Jahren! Anläßlich der Hannoverschen Exportmesse 1949 erregte eine 1 : 180-Bahn eines Herrn Prof. Kersting berechtigtes Aufsehen (dessen Anfangsbuchstabe K übrigens seinerzeit in die Normungsliste der Spurweiten aufgenommen wurde und deren 8 mm-Spur anfänglich ja auch bei der Arnold Rapido zu finden war, bevor der Maßstab 1 : 160 und dementsprechend die 9 mm-Spur eingeführt wurde). In der Kersting-Lok befanden sich gedruckte Leitungen (für die damalige Zeit eine tolle Sache) und auch das sonstige Zubehör ähnelt stark dem heutigen N-Bahn-Zubehör. Aber diese Kleinstbahn war ihrer Zeit voraus (und viel zu teuer annonciert) und kam nie zur Fertigung (s. Abb. 7).

Ein ähnliches Schicksal hat übrigens die allererste H0-Bahn (die 16 mm-Bahn von Bing) erlitten. Sie lebte anfänglich auch nur höchstens 1-2 Jahre (so um 1923/24 herum) und verschwand dann von der Bildfläche. Sie wurde

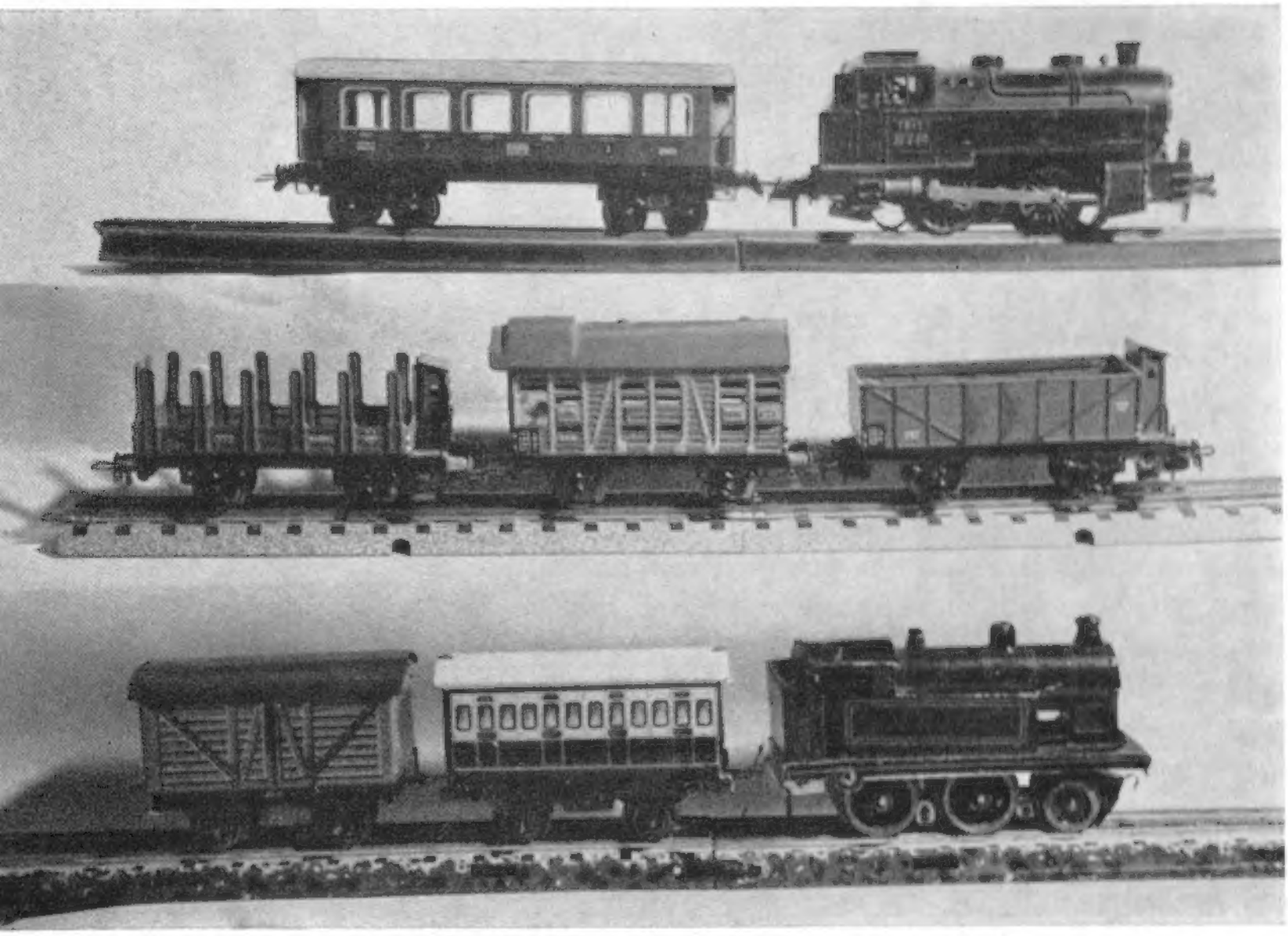


Abb. 2. Die ersten H0- (seinerzeitige 00-) Versuche:
Unten: Bing 1923
Mitte: Märklin 1935
Oben: Trix 1935

Diese Aufnahme verdanken wir Herrn H. Petrovitsch, Innsbruck (bzw. seinem Vater) und sie war nur dadurch möglich, daß die österreichische „1. Historische Modelleisenbahn-Ausstellung" gerade in Innsbruck gastierte (s. a. S. 596—598).

erst ungefähr 10 Jahre später wieder aufgegriffen und zwar von Trix (1935) und im selben Jahr auch von Märklin (s. Abb. 2).

Und da die H0-Bahn der 0-Bahn allmählich den Garaus machte — nachdem diese die Spur I-Bahnen (vor dem 2. Weltkrieg) abgelöst hatte —, ist man allgemein der Meinung, daß sich dieses „Spiel" nun wiederholen und die N-Bahn langsam aber sicher der H0-Bahn den Strom abzapfe. Ich persönlich teile diese Ansich nicht, denn sowohl H0 wie auch N sind in gewissem Sinn „Tisch-Bahnen", während die Diskrepanz zwischen einer 0- und einer H0-Bahn viel gravierender ist. Es gibt sogar Leute, die der Meinung sind, daß die Kleinstbahnen (N und TT) den Zenit bereits erreicht

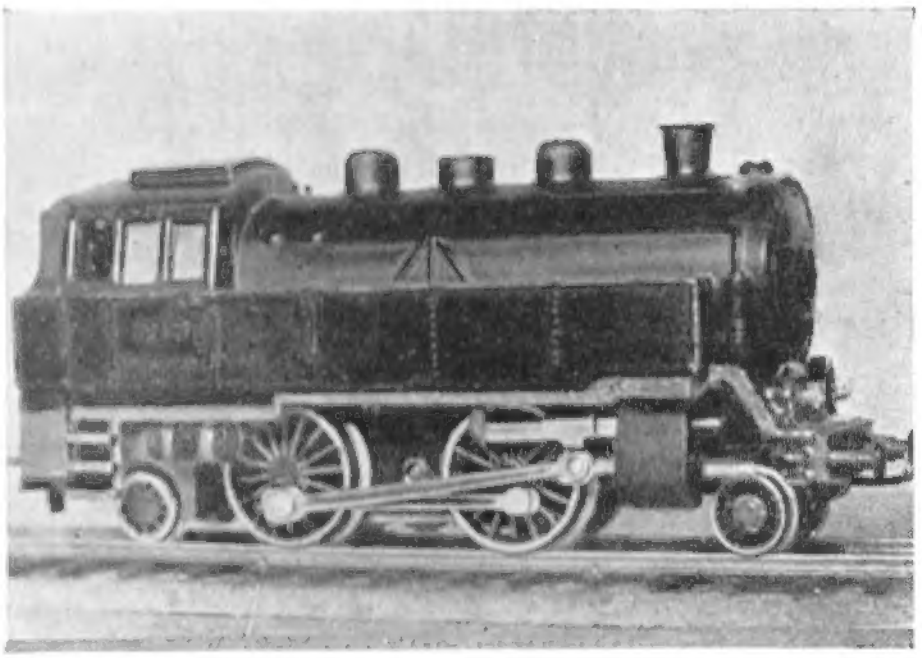
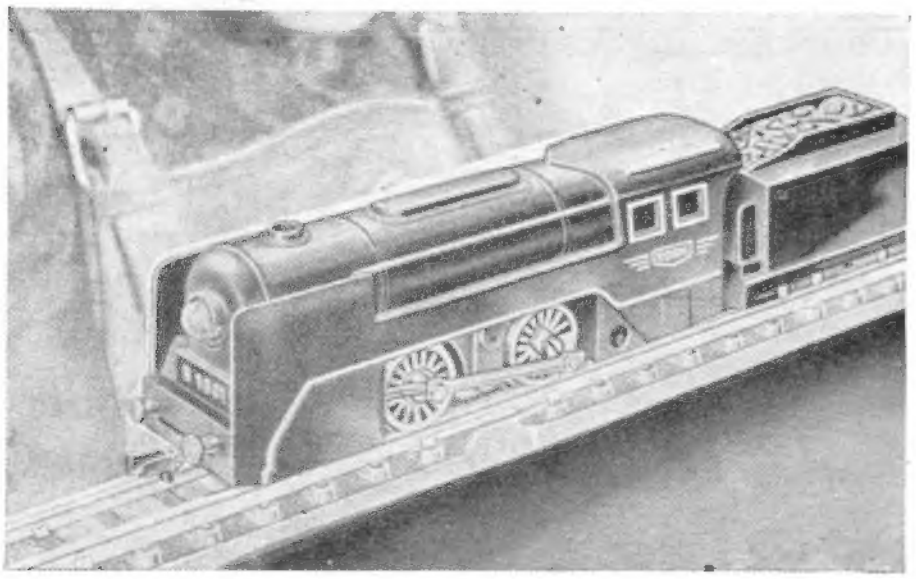


Abb. 3 Eine vor fast 20 Jahren auf „Modellok" umfrisierte zweiachsige Märklin-Lok. Wie eine umfrisierte Trix-B-Lok um diese Zeit aussah, verrät S. 627.

Abb. 4 Eine Rokal-TT-Lok aus dem Jahr 1951! — In welchem Gegensatz dazu stehen doch die heutigen Rokal-Modelle!

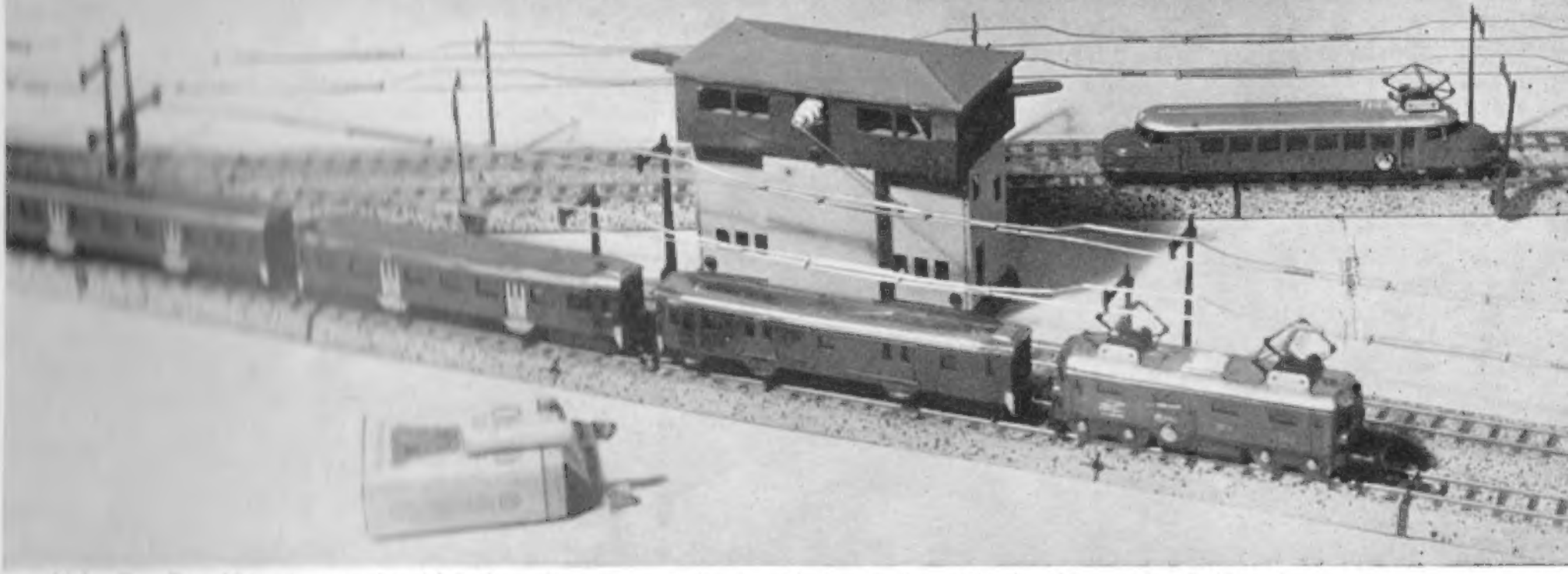


hätten und die gesamte Entwicklung wieder rückläufig zu größeren Bahnen hin ginge. Begründet wird diese Meinung durch das etwas vermehrte Angebot in 0-Bahn-Material und 0-Modellen, sowie durch die begeisterte Aufnahme, die die Lehmann-Groß-Bahn (LGB) allgemein gefunden hat. Nun, letzteres beruht zweifellos nur auf der gediegenen Ausführung der äußerst geschickt ausgewählten Vorbilder und ihre Verwendungsmöglichkeit für die

(weiter auf Seite 582)

Abb. 5. Eine Märklin-0-Anlage, wie sie 1948 noch hier und da anzutreffen war. Aber wer hatte so kurz nach Kriegsende noch Platz für eine so platzfressende Bahn? Zweifelsohne war die Nachkriegs-Wohnungsnot die maßgebliche Voraussetzung für das Blühen und Gedeihen der nur halb so großen 00-Bahn.

Abb. 6. Daß die Lytax-TT-Bahn nach kurzer Zeit ihren Geist aufgeben mußte, lag bestimmt nicht an ihrer technischen Konzeption, sondern an der Unrentabilität infolge zu geringer Nachfrage (und ein finanzkräftiges Werk wie im Falle Rokal stand nicht im Hintergrund).



▼ Abb. 7. Der Vorgänger der N-Bahn, die 8-mm-Bahn im Maßstab 1 : 180 des Herrn Prof. Kersting, war — wie das Bild erkennen läßt — technisch bestens konzipiert und auch von der Maßstäblichkeit her geradezu vorbildlich gedacht gewesen. Aber die Zeit war noch nicht reif, der Schritt von der 0-Bahn zur 8-mm-Bahn seinerseit zu groß und unvorbereitet!

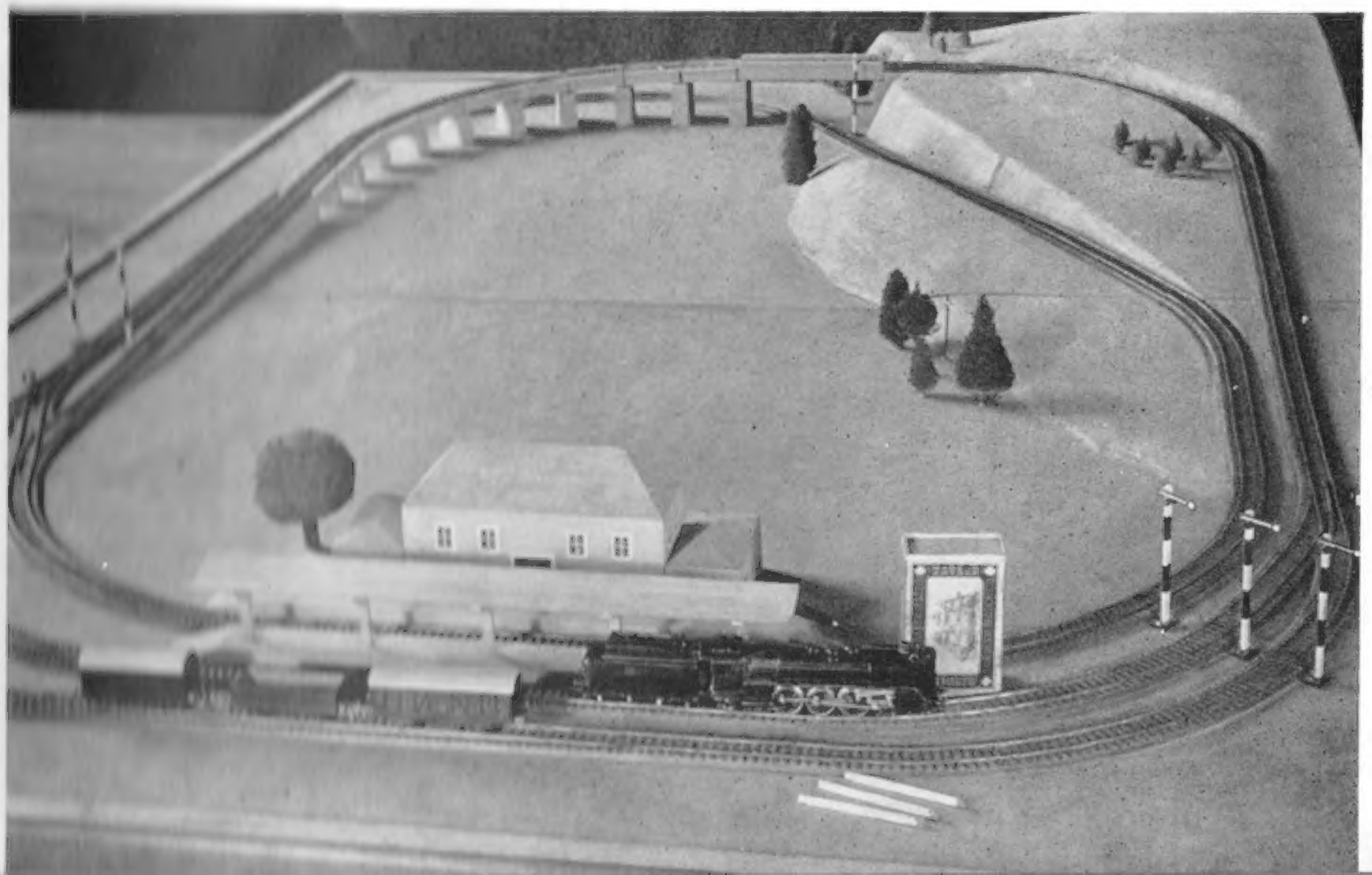


Abb. 8. So sah eine H0-Anlage vor ca. 15 Jahren aus. Das Auge war für eine gute Gelände-Gestaltung noch nicht so geschult wie heute und die Gleise wurden lediglich „eingesandelt". Auch „tummelten" sich mitunter noch alte Spielzeug-Loks herum (wie z. B. die Freelance-Märklin-Ellok RSM 800 im Vordergrund).

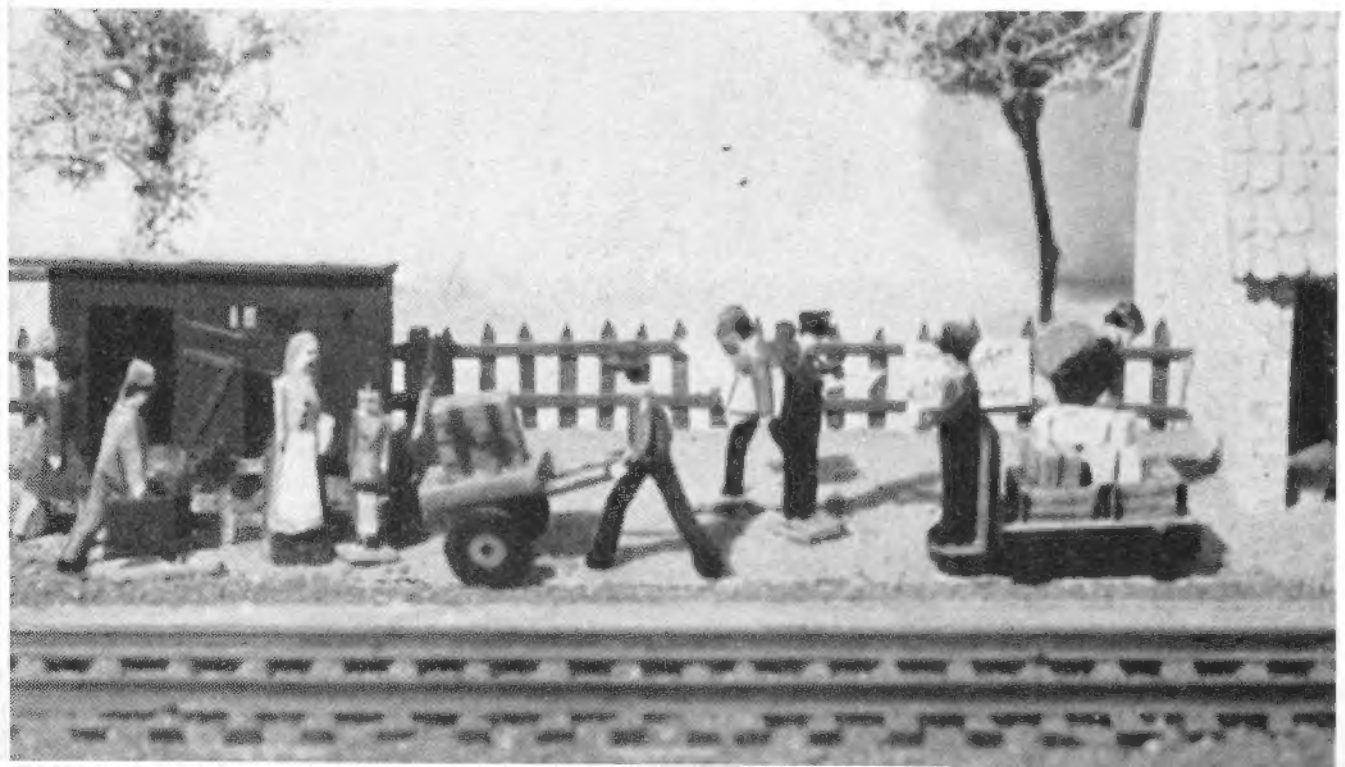


Abb. 9. Eine Trix-Anlage aus dem Jahre 1950, deren schwarze Bakelit-Gleise nicht gerade besonders vorbildgetreu aussehen. Auch hier wieder der grobe Kies zwischen den Gleisen und das unnatürlich wirkende „Gebirge" im Hintergrund.

Abb. 10. Das waren die allerersten handgeschnitzten Holzfiguren von Preiser, die wir 1949 zu Gesicht bekamen! Und es bedurfte WeWaWs ganzer Überzeugungskraft, Herrn Preiser zu einer Kleinserienanfertigung zu überreden!

Abb. 11. Einige Jahre später gab es bereits einige Könner und das Thema „Eisenbahn **und** Landschaft" trat immer mehr in den Vordergrund. Könnte diese H0-Anlage nicht in der heutigen Zeit zu suchen sein? — Sie entstand bereits vor 15 Jahren. Eigenartigerweise (und leider!) hat man von ihrem Gestalter später nie mehr etwas gehört oder gesehen.

Abb. 12. Diese Anlage aus dem Jahr 1951 stand seinerzeit über dem Durchschnitt, wenngleich auch (aus heutiger Sicht gesehen) die Märklin-D-Zugwagen und die Ellok wie Fahrzeuge einer „privaten Privatbahn" wirken mögen!

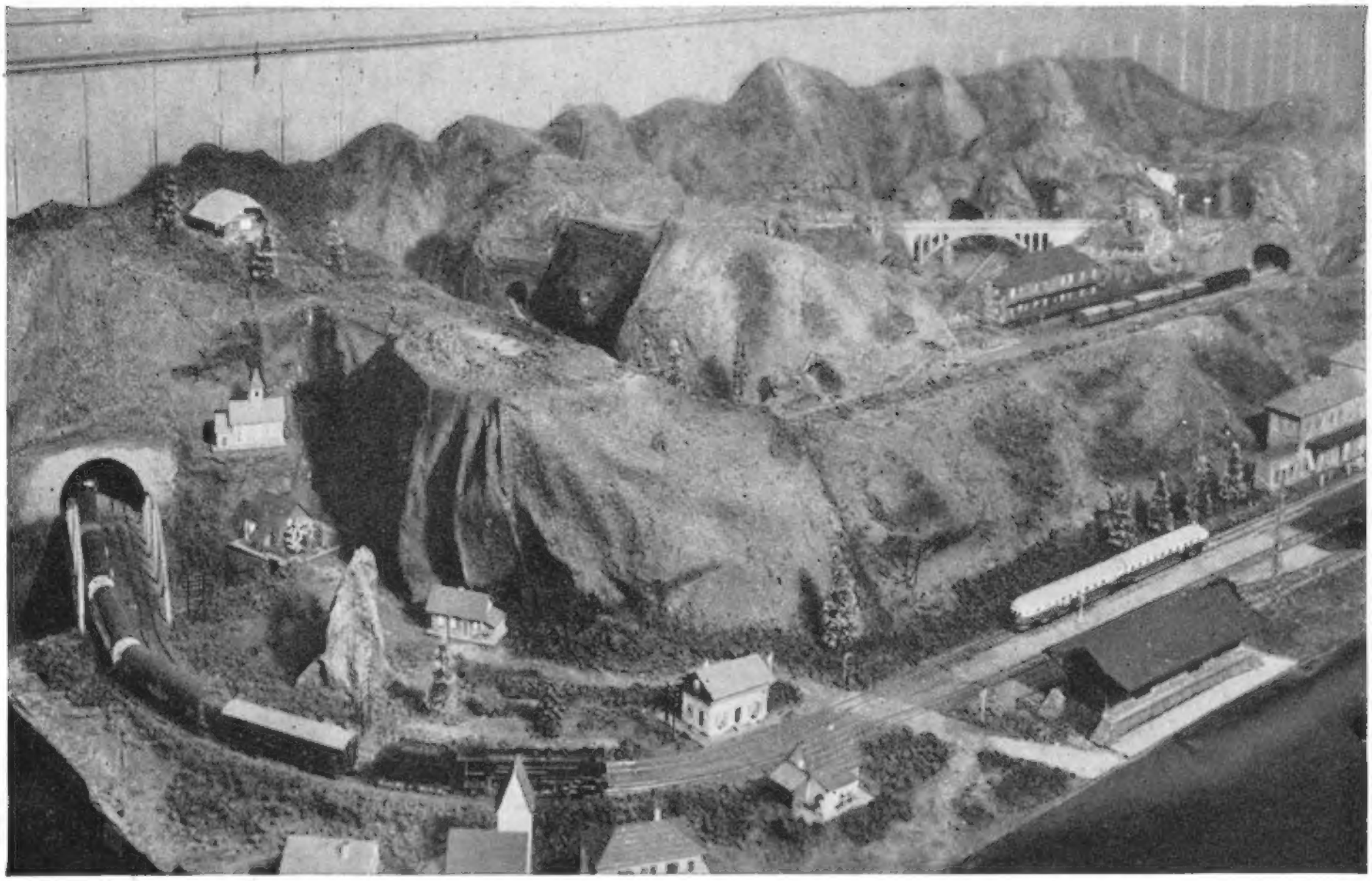


Abb. 13. Eine Clubanlage aus dem Jahre 1951. Das Anlagenbau-Niveau dieser Zeit ist unverkennbar, wie ein Blick auf Abb. 8 und 9 deutlich zu erkennen gibt. Dennoch hat man versucht, mit Selbstbauteil manches aufzubessern und sogar ein „gemischter" Zweischienen- und Dreischienen-Betrieb wurde hier bereits vorexerziert. Man vergleiche hiermit die Clubanlage der Abb. 15!

Hausgärten; das zeitweilig in vermehrtem Maß in Erscheinung tretende 0-Angebot hängt damit zusammen, daß dieser Kreis jahre-, ja jahrzehntelang fast überhaupt nicht berücksichtigt worden ist und sich einige Hersteller urplötzlich dieses vielleicht nicht unlukrativen Kreises entsannen, als es darum ging, neue Absatzgebiete zu finden.

Dieser „run" ist fast schon wieder vorbei, der „Rahm" bereits abgeschöpft. Ich gehe auf diese Dinge deswegen etwas näher ein, weil wir immer wieder daraufhin angesprochen werden. Zweifelsohne macht die N-Bahn ihren Weg und der Kreis der H0-Bahn-Käufer wird hierdurch (und durch die Autobahnen für die Junioren, die in früheren Zeiten statt dessen eine Bahn-Anfangsgarnitur bekamen) immer mehr eingeengt, aber m. E. kommt diese Entwicklung den H0-Bahn-Freunden nur zugute, da in dem verbleibenden Kreis in steigendem Maß die anspruchsvolleren Modellbahner allmählich überwiegen dürften. Bezeichnenderweise zieht bei der N-Bahn im allgemeinen nicht der geringere Platzbedarf, sondern die durch die N-Bahn gewährleisteten größeren Möglichkeiten für Bahn und Landschaft (mit dem Platzbedarf einer H0-Anlage). Auch dieser Umstand unterstreicht meine o. a. Ansicht, daß nicht wie bei der 0-Bahn die Platzfrage eine dominierende Rolle spielt, sondern bei der Entscheidung der Bahngröße heute gänzlich andere Beweggründe maßgeblich sind. Nun, die Zukunft wird es weisen, inwieweit die N-Bahn der H0-Bahn den Markt streitig machen wird.

Im Zusammenhang mit der Platzfrage wird immer wieder als „Gegenargument" das angebliche „Fiasko" des Märklin-Modellgleis-Sortiments 3900 herangezogen. Dieses Gleismaterial - das schönste Märklin-Gleis, das es je gab! - mit den großen Radien (111 und 121 cm), einem mittleren Gleisabstand von 5 cm, sehr schlanken Weichen und fast maßstäblichen Weichenlaternen, erschien 1953, war vielleicht etwas teuer und wurde nach kurzer Zeit wieder eingestellt, weil es (lt. Märklin) wegen der großen Radien nicht richtig lief. Nun, es mag sein, daß die verhältnismäßig großen Radien seinerzeit vielleicht mit ein gewisses Handicap dargestellt haben mögen, weil damals die allgemeine Raumnot viel zu groß war, aber m. E. lag es mehr daran, daß die üblichen kleinen Radien und Weichen im 3900-Sortiment gänzlich fehlten, so daß ein wirklich platzbeschränkter Märklinist nicht klein genug anfangen konnte. Vielleicht war es auch seiner Zeit voraus. Wie dem auch sei — jenes Gleis wäre für einen Modellbahner (und Trix!) geradezu ideal gewesen: der Gleiskörper bestand aus Kunststoff und die Masseverbindung zwischen den Schienen konnte leicht getrennt werden, so daß

Abb. 14. „Bahnhof Holzingen" — der in unserem Wettbewerb 1949 mit dem 1. Preis dotierte Entwurf des Herrn Ludwig Gruber, Heidenheim (der unser 20-Jähriges leider nicht mehr miterleben durfte) — ein wundervolles unvergeßliches Bahnhofsobjekt, das seinerzeit hundertfach nachgebaut wurde.

Abb. 15. Ausschnitt aus einer Clubanlage neueren Datums mit Fleischmann-Fahrzeugen, -Gleismaterial und -Drehscheibe sowie Vollmer-Zubehör (Lok-Schuppen, Werkgebäude, Wasserturm, Kohlenbunker, Arkadenbögen, Brücken usw.). Welch' ein Unterschied zu Abb. 13!

Abb. 16. **Repa-Bahn 1956.** Ein Beispiel par excellence für die Wandlung der Auffa[illegible]ahn-Anlagen ist auch Herr Rolf Ertmer aus Paderborn; man vergleiche nur die beiden Bilder! Es liegt nicht nur am damaligen Qualitäts-Niveau der Fahrzeugmodelle und des Gleismaterials (man beachte [illegible] die unverhüllten Weichen-Antriebsspulen neben den Laternen!), auch die Gestaltung von M[illegible]lle, Hintergrund, Rampen usw. läßt — heutigen Begriffen nach — noch sehr zu wünschen übrig

— bei Benutzung der Punktkontakte als Nullleiter und unter Hinzunahme einer Oberleitung — ein unabhängiger Dreizug-Betrieb möglich war. Der nicht überwältigende Erfolg (oder anders ausgedrückt: noch nicht b e w ä l t i g t e Mißerfolg) des 3900-Gleises mag der Grund sein, weshalb Märklin längeren Wagenmodellen und größeren Gleisradien skeptisch gegenübersteht, doch daß sich die Raumnot (als Begründung) in den inzwischen vergangenen 15 Jahren gelegt hat und laufend geringer wird dürfte wohl außer Zweifel sein (s. a. das Ergebnis unserer letzten Befragungsaktion in Heft 16/XVII. Danach betrug die durchschnittliche Größe einer H0-Anlage 8,55 m^2 (1965), im Gegensatz zu 5,8 m^2 im ahr 1948).

Ähnlich dürfte das Festhalten am Wechselstrom-System zu erklären sein. Gar viele werden überhaupt nicht wissen, daß die Märklinisten vor langer Zeit nicht mit Wechselstrom, sondern mit Gleichstrom gefahren sind und daß jene sog. Perfekt-Schaltung 700 eigentlich nur deshalb so viel Ärger und Enttäuschung mit sich brachte, weil die seinerzeitigen Selenzellen nicht zuverlässig genug waren. Hätte es damals so gutes Permamagnet-Material wie heutzutage gegeben, dann gäbe es vermutlich noch heute ein Märklin-Dreischienen-Gleichstrom-System, denn auf das Prinzip des Punktkontakt-Gleises mit den beiden Masse-Schienen wird die Fa. Märklin (aus verständlichen Gründen) wohl nie mehr verzichten. Den Zweischienen-Gleichstrom-Anhängern kam sie ja durch Schaffung der Hamo-Modelle nebst Austauschkupplungen und Zweischienen-Radsätzen entgegen und hat damit — was bei dieser Gelegenheit ruhig einmal anerkannt werden soll — diesen Wünschen genügend (von ihrer Warte aus) Rechnung getragen.

Leider ist dafür die Hamo-Straßenbahn (übrigens vor 20 Jahren von unserm damaligen Verlagsmitarbeiter Obering. Felgiebel als Femo-Straßenbahn entwickelt) ad acta gelegt worden, da sie sich offenbar als größere Serienfabrikation nicht rentierte. Es bleibt zu hoffen, daß eine kleinere Firma sich dieses „Stiefkinds" annimmt, denn ganz ohne Straßenbahn werden die Modellbahner heutzutage wohl kaum auskommen. 2-3 Fahrzeugtypen und ein (zeitgemäßes) Fahrbahnmaterial dürfte genügen. Oberleitungen stehen ja zur Verfügung (Sommerfeldt oder Tram).

Doch zurück zur H0-Eisenbahn.

Daß auch die Firmen Fleischmann und Trix

Austauschkupplungen und -radsätze herausbrachten und Fleischmann von ihrem 1 : 82 Maßstab *) wenigstens auf 1:85 herabging, ist ebenfalls nicht als zu selbstverständlich zu betrachten. Diese (und noch einige andere) Zugeständnisse (die zweifellos in erster Linie das Verdienst der Modellbahner als Gesamtheit sind), sind mehr als nur kleine Gesten und in ganz besonderem Maß Beweis für die Aufgeschlossenheit der großen Firmen Modellbahner-Belangen gegenüber, auch wenn es einige Ewig-Unzufriedene nicht gern wahr haben wollen.

Und wer weiß, daß die Formen für ein einziges Objekt bis zu einigen zehntausend Mark kosten, der muß dafür Verständnis haben, daß ein guter Kaufmann — bei aller modellbahnerischen Aufgeschlossenheit — in erster Linie die Rentabilität seines Unternehmens im Auge haben und auch mal kleine Zugeständnisse an den Geschmack und Geldbeutel der breiten Käuferschichten machen bzw. sich nach diesen orientieren muß. Und so müssen wir z. B. wohl oder übel „schlucken", daß die große (geldbringende) Masse nunmal Oldtimer-Fahrzeuge und -Zubehör sowie eine patinierte Farbgebung („Ein Modellbahner wird wohl mit etwas Farbe umgehen können!") nicht so honoriert wie der zahlenmäßig kleinere Kreis der Modellbahner und daß die Hersteller daher in dieser Hinsicht etwas kurz treten.

All dies sind Dinge, die wir selbst erst im Laufe der vergangenen 20 Jahre verstehen lernen mußten, doch soll und braucht uns dieses Verständnis keineswegs davon abzuhalten, immer wieder vernünftige und realisierbar erscheinende Vorschläge zu unterbreiten und ggf. „auszuwalzen", zumal eine Modellbahn-Fachzeitschrift stets einen Schritt voraus sein soll und neben der Pflege des Konservativen auch in avantgardistischem Sinne tätig sein muß! Ein positiver und andauernder Widerhall in den Modellbahnerkreisen wird — des bin ich auf Grund des bisher Erreichten gewiß — von den Herstellerfirmen sorgfältig analysiert und kann dazu führen, daß dieser oder jener Vorschlag früher oder später verwirklicht wird. Der

*) den sie übrigens einem ... Modellbahner (als Konstrukteur) „verdanken", der sich in seine eigene Lieblingsidee verrannt hatte!

Abb. 17. **Repa-Bahn 1968.** Obwohl dieser Teil des neuen Bahnhofsgeländes — wohlbemerkt — noch nicht fertig ist, spricht dieses Bild dennoch Bände! Es liegt nicht nur an den ausgezeichneten Fahrzeugmodellen, sondern auch an der Gesamtkonzeption. Hier spiegelt sich das Vorbild tatsächlich im Kleinen wieder!

Abb. 18 und 19. Auch das ist schon wieder 12 Jahre her! WeWaW als mehrfacher Gast in der Modellbahn-Sendereihe des leider zu früh verstorbenen Mirko Szewzuk, der sich in erster Linie als Karikaturist im NWDR einen Namen gemacht hatte.

Abb. 20. An diese Zeit hat sich unser Karikaturist AGU (der sich auf S. 631 auf seine Weise vorstellt) wohl erinnert, als er WeWaW mit seinem Zeichenstift auf die Schippe nahm (und der einem on-dit zufolge tatsächlich so ein Gesicht schneiden soll, wenn er mal richtig „sauer" ist!).

„Das sieht WeWaW mal wieder ganz ähnlich!"

beste Beweis hierfür: die vergangenen 20 Jahre und das heutige Sortiment! Wer die nötige Zeit und Muse hat, die 20 MIBA-Bände durchzuackern, wird dies bestätigt finden!

Durch den soeben kurz gestreiften langwierigen „Läuterungsprozeß" ist jedenfalls der Boden dafür geebnet worden, daß unseren Bemühungen um eine g e m e i n s a m e N-Kupplung — die wir für unsere verdammte Pflicht und Schuldigkeit hielten — ein weitläufiger Er-

folg beschieden ward! (Auch Märklin hat sich bereits entschieden, im gegebenen Fall die jetzige N-Kupplung zu verwenden!). Daß hieran die MIBA entscheidenden, in einigen Fällen sogar d e n entscheidenden Anteil hat, ist eine Tatsache, die uns mit besonderer Genugtuung erfüllt und die deswegen an dieser Stelle festgehalten werden soll, weil die meisten Gespräche und Briefe — ebenso wie in der Angelegenheit gleicher Polung bei den N-Bahnen (siehe Heft 3/66 u. 6/66) — hauptsächlich inoffiziell erfolgten, was später leicht in Vergessenheit geraten kann. Wer denkt z. B. noch daran, daß die seinerzeitige Einführung der internationalen Bezeichnung H0 (statt des bis dahin üblichen 00) bei den deutschen Firmen auf Initiative der MIBA erfolgte (die auch bezüglich des Einführungstermins „Regie führte", siehe Heft 4/II, 1950).

Das soll beileibe keine Selbstbeweihräucherung sein, sondern nur eine kleine Reminiszenz. Ob und in welchem Maße die MIBA auf die Gesamtentwicklung des Modellbahnwesens (wenigstens in Deutschland) einen Einfluß hatte, mögen andere beurteilen. Daß sie auch heute noch Impulse zu geben vermag, beweisen die N-Kupplungsangelegenheit, die Polaritäts-Aktion, die langen D-Zugwagen bei Trix-H0 und Arnold-N u. a.). Auch diese Feststellung soll nicht überheblich klingen, denn ich weiß sehr wohl, daß die MIBA nichts wäre ohne die zahlreichen Leser und Mitarbeiter, die Modellbauer, Bastler und Anlagenbauer, die gute Anregungen gaben oder verwirklicht, verbessert und wiederum publiziert haben. Und aus diesem Mosaik — ergänzt durch abertausende Briefe und Zuschriften — kristallisiert sich dann stets ein Gesamtbild, das den jeweiligen Stand des Modellbahnwesens sowie Wünschenswertes widerspiegelt. Und all den genannten unzähligen Mitarbeitern der vergangenen Zeit — ohne deren aktive Mitarbeit es wohl nicht möglich gewesen wäre, 20 Jahre lang immer wieder Stoff für die Hefte zu finden — gebührt der eigentliche Dank und die Anerkennung, die stellvertretend für sie heute der MIBA zugedacht ist.

Unsere Aufgabe und Arbeit ist es — wie gesagt —, all die Anregungen und Wünsche zu sichten, neue Impulse zu geben (wozu zweifelsohne manchmal ein gewisser „Riecher" gehört), den Widerhall abzuwarten, zu verarbeiten, ggf. bremsend zu wirken oder aber — wenn sich die Zuschriften über ein Thema immer mehr häufen dieses etwas „anzuheizen" wie z. B. längere D-Zugwagen, Old-Timer-Wünsche, Wagen-Inneneinrichtungen, höhere Bäume, maßstäblich richtigere Häuser, richtigere Modellbahn-Geschwindigkeiten, BR 50 Kab, BR 78 bzw. 56, unabhängige Zugbeleuchtung, um nur einige wenige zu nennen.

Gewiß, es gibt auch ein paar Fälle, bei denen unsere ganze „Trommlerei" bis jetzt aus irgendwelche Gründen „ums Verrecken" nichts genützt hat (wie z. B. bei der BR 78 und der BR 56), aber wenn man bedenkt, daß unser schöner Überlade-Bockkran aus Heft 13 Band I

(weiter auf S. 591)

Abb. 21. WeWaW als gelegentlicher Gast bei der Modellbahn-Sendereihe des Herrn F. K. Rieß (links) im NWDR. In der Mitte der Regisseur Udo Langhoff. Daß Herr Rieß ein vorzüglicher Modellbahner ist, bewies seine Fernseh-Anlage (Fleischmann-Bahn).

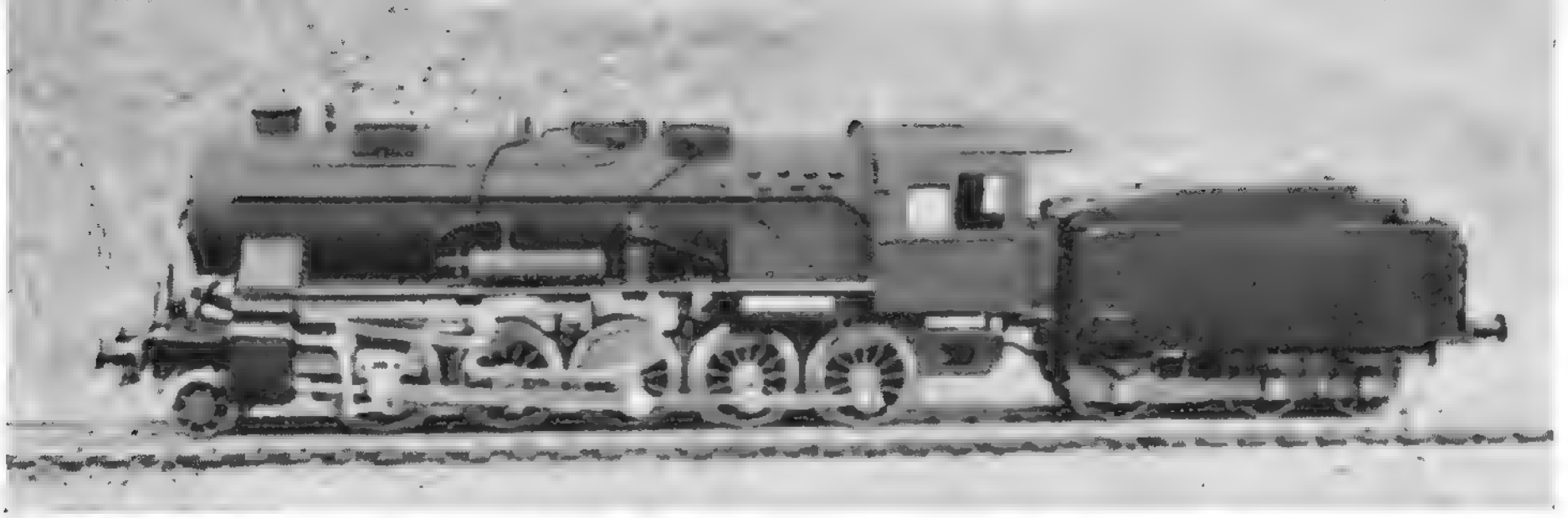


Abb. 22. Keine G 8, sondern eine G 12 (BR 58), aber eine nicht minder interessante Güterzug-Loktype, die wir vergleichsweise den übrigen G 8-Modellen gegenüberstellen. Dieses H0-Modell stellte vor Jahren den ersten Lokbau-Versuch des Herrn Rudolph, Kornwestheim, dar und könnte unter Verwendung des Antriebtenders der Fleischmann-BR 55 und diversen anderen Lokteilen verhältnismäßig leicht nachgebaut werden.

▲ Abb. 23. Das G 8-H0-Modell eines unbekannten Modellbauers (da auf der Bildrückseite keinerlei Angaben).

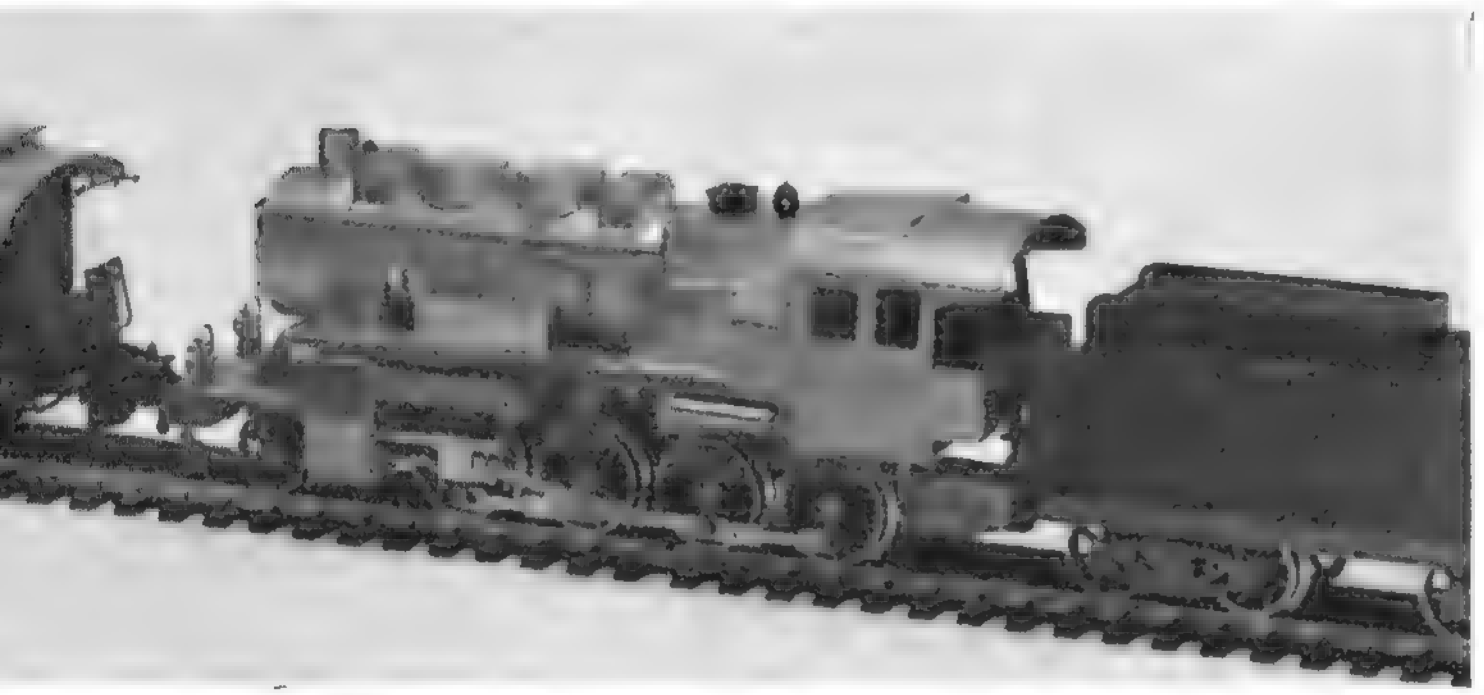


Abb. 24. Noch im Rohzustand: eine H0-BR 56 aus Sperrholz und Messingblech, Kessel aus Voll-Messing. Erbauer: Ing. L. Peters, Schwäbisch-Gmünd.

Abb. 25. „Eines Tages hatte ich das Warten satt . . . ". Dies war der entscheidende Satz, mit dem Herr Sammer in Heft 15/1967 den Artikel über seine selbstgebaute 56[20] einleitete (schreibt Herr H. Klemme, Göttingen) und der Schlußsatz gab mir den Rest, zumal man inzwischen März 1968 schrieb und die 56 mal wieder nicht zur Messe beschert worden war.

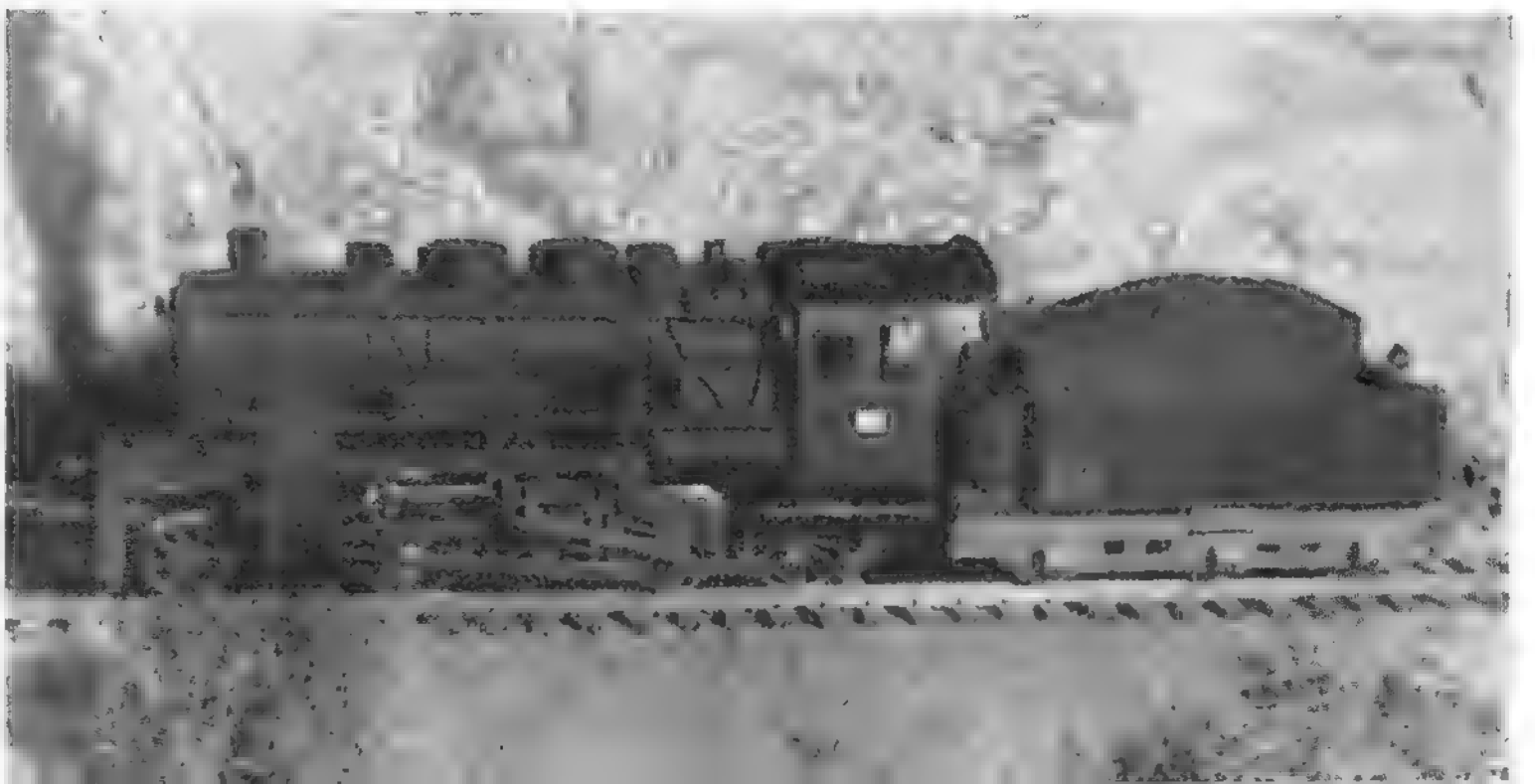
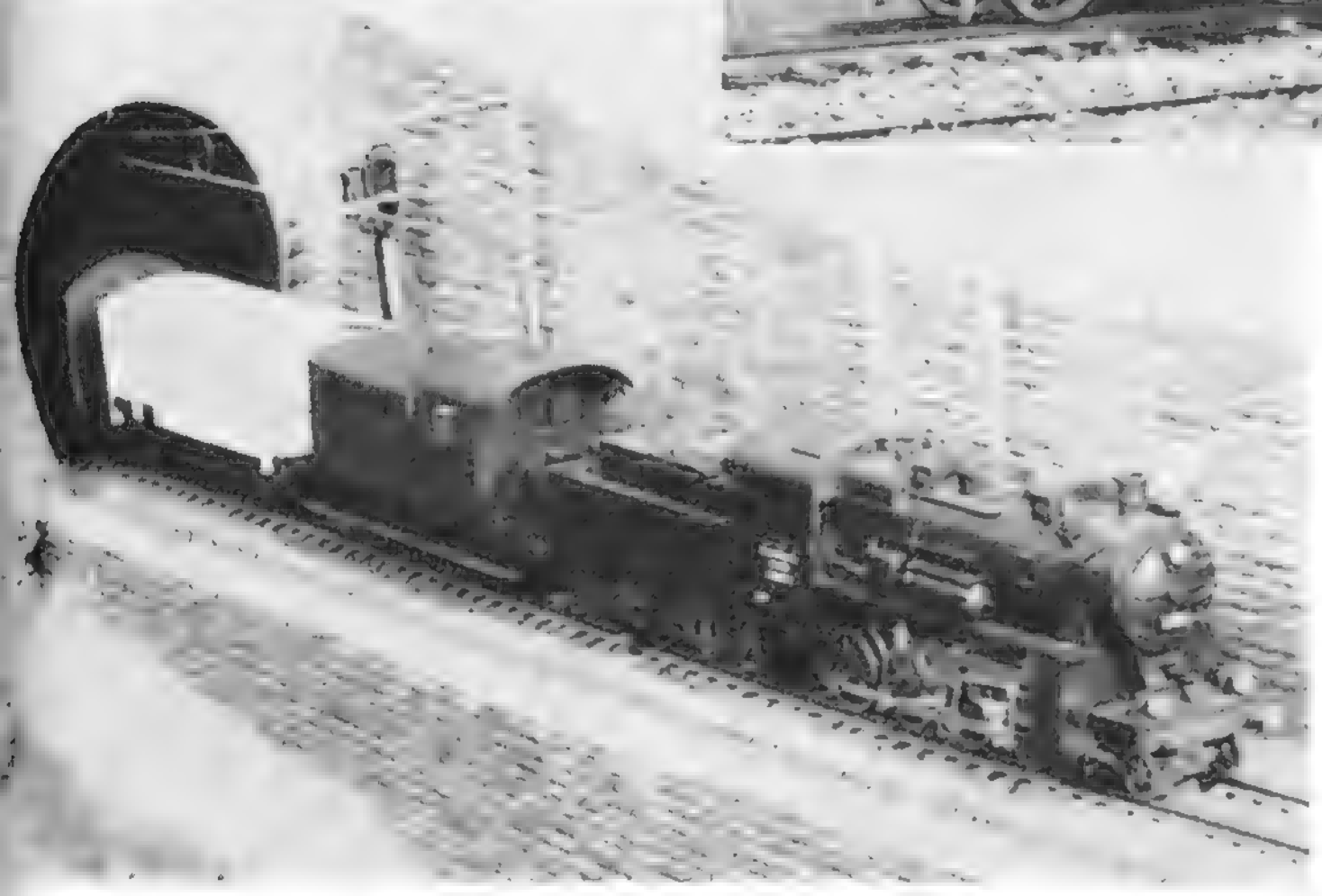


Abb. 26. Die „56 2475" als gutgelungenes H0-Modell eines Modellbauers, dessen Namen wir ebenfalls nicht kennen. Auch er hat versäumt, auf der Rückseite des Bildes (das vor längerer Zeit einging) Namen und Adresse zu vermerken.

Die hier vorgestellten G 8-Modelle sind ebenso wie die Ellok-Modelle auf S. 606/07 eine erste kleine Bildauswahl als Beweis dafür, daß dem Fahrzeug-Modellbau auch heutzutage noch gehuldigt wird — sogar in N!

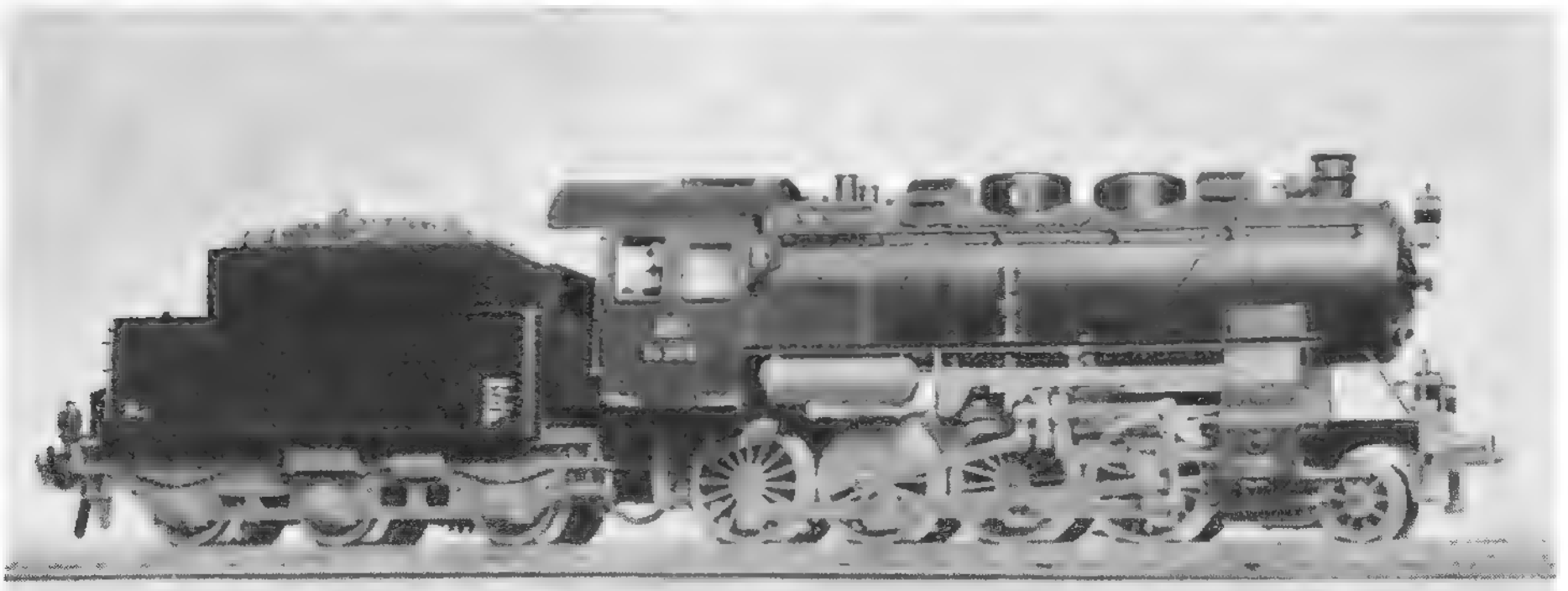


◄ Abb. 27. Herr E. Göckel, Nieder-Olm, gehört mit zu den eifrigen Modell-Selbstbauern. Zu seinem Programm gehört die E 16 (s. S. 606) ebenso wie die S 3/6, die BR 92, E 45 und die BR 56 (die er gleich vierfach bauen mußte, da seine Freunde offenbar auch nicht mehr ohne die G 8 leben konnten). Die Zugleistung ist als sehr gut zu bezeichnen: 20 zwei-achsige Güterwagen auf einer 5%-Steigung! Der Packwagen hinter der „56" entstand übrigens ebenfalls in eigener Werkstatt nach einer alten MIBA-Zeichnung.

Wo bleibt die G 8² ??

Die G 8² (BR 56²⁰) steht immer noch an erster Stelle der Wunsch-Rangliste und von den vielen selbstgebauten Modellen sollen hier nur ein paar wenige gezeigt werden. Fulgurex wollte sie einst bringen, dann Liliput, dann Heinzl, doch dann kam die 55 von Fleischmann dazwischen – und so warten wir heute noch! Es sei denn, Fleischmann „erbarmt sich unser", nachdem es für diese Firma im Hinblick auf den bereits vorhandenen Triebtender ja ein Leichtes wäre . . . !

Abb. 28. „Die schönste G 8, die es je gab!" — das ausgezeichnete H0-Modell des bereits zitierten Herrn H. Sammer aus Selb-Plößberg, über dessen Erstellung (mit einem Triebtender der Fleischmann-BR 55, deren Fahrwerk, Steuerung usw.) er in Heft 15/1967 in Wort und Bild berichtete.



15 Jahre gebraucht hat, bis ihn Kibri in exzellenter Art und Weise aufgegriffen hat, und die in Band V (1953) vorgestellte P 8 bei Märklin erst nach fast 15 Jahren erschien, dann brauchen wir die Flinte noch nicht ins Getreide zu werfen! Und außerdem sollen Ausnahmen angeblich die Regel bestätigen!

Und weil wir gerade dabei sind, noch ein paar kleine Reminiszenzen in Kurzform.

Wissen sie noch . . .

. . . daß der „Mörtel" der ersten Faller-Häuser aus Grieß bestand, den die Gebr. Faller tonnenweise beziehen mußten, und daß die erste motorgetriebene Mühle bereits im Jahre 1949 das Licht der Modellbahnwelt erblickte?

. . . daß die Dächer der Häusermodelle von Dr. Spitaler (deren Vertrieb Kibri seinerzeit hatte) aus Klo-Papier bestanden, das überdies noch glänzend lackiert wurde?

. . . daß Trix früher mit Wechselstrom fuhr und daß seit der Umstellung der Trix-Expreß-Bahn auf Gleichstrom schon wieder 15 Jahre vergangen sind? Und daß das epochemachende Fahrpult mit Einknopfbedienung für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt ohne besonderen Umschalter ebenfalls aus dem Jahre 1953 stammt?

. . . daß es die Fleischmann-H0-Bahn bereits seit 1952 gibt?

. . . daß man vor 20 Jahren in allen Ecken und Enden nach Buntmetallen suchte (oder in „gewohnter" Weise „organisierte"), weil man sonst noch nicht mal ein Gleisstück von Märklin bekommen hätte?

. . . daß Band III, der erste Jahrgang mit 16 MIBA-Heften 580 Seiten umfaßte, Band X (1958) 682 Seiten und der letztjährige Band XIX immerhin 868 Seiten? (1968 wird sogar über 900 Seiten umfassen).

. . . daß eine ganze Reihe der heutigen Zubehörfirmen ebenfalls bereits 20 Jahre auf dem Markt sind: Faller, Preiser, Vollmer, Kibri, Nemec, Schnabel, Sommerfeldt, Voegele, Bürkle, Lokbildarchiv Belligrodt, deren Glückwünsche ich an dieser Stelle herzlich erwidere!

Ich könnte noch seitenlang weitererzählen und könnte dennoch nicht all' die Leistungen der Firmen richtig und vollzählig würdigen, so daß ich lieber gar nicht damit anfange! Daß sie heute noch bestehen bzw. sich zu großen und beachtenswerten Firmen hochgearbeitet haben, deren Erzeugnisse weltbekannt sind, besagt wohl mehr als alle Worte und Lobeshymnen. Und die inzwischen neu hinzugekommenen Unternehmer hatten den Vorteil, auf den Errungenschaften der „Pionier-Firmen" aufzubauen. Und es freut mich, daß ich mit allen diesen Firmen, ob groß oder klein, schon immer ein nettes geschäftliches Verhältnis habe, und wenn unsere Besprechungen der diversen Erzeugnisse manchem manchmal etwas zu wenig „scharf" erscheinen, so möchte ich in diesem Zusammenhang folgendes einmal feststellen: Schon vor langen, langen Jahren wurde mir von einer der großen Firmen bedeutet, daß es viel besser ist, irgendwelche Beanstandungen mit der Herstellerfirma zu klären als sie unnützerweise in den Heften breit zu walzen. Entweder erhalten wir dadurch Kenntnis von Faktoren, die die scheinbare Beanstandung in einem ganz anderen Licht erscheinen lassen, oder sie werden — wenn berechtigt — sofort fabrikseits ausgemerzt, ohne daß sie erst an die große Glocke gehängt zu werden brauchen (wodurch einfache Leute nur kopfscheu gemacht würden). Dieses direkte Verfahren hat sich in der Tat oftmals bewährt und es ist gar vieles hinter den Kulissen bereinigt worden. Überdies haben wir die verwunderliche Erfahrung machen müssen, daß Modellbahner empfindlicher sein können als die Herstellerfirmen selbst, wenn sie in ein Modell vernarrt sind und wir ihnen ihre Freude durch eine allzu kritische Bemerkung verdorben haben! Oh ja, man muß im Verlagsgeschäft einiges hinzu lernen und ich bin heute sicher, daß Wallenstein — seinem Ausspruch „Ich kenne meine Pappenheimer!" nach zu urteilen — nebenberuflich unbedingt Zeitschriften-Verleger gewesen sein muß!

Doch nun genug der Schreiberei! Sie wollen schließlich noch etwas anderes sehen und lesen und wir haben auch gar nicht vor — sinnbildlich gesprochen — an diesem Punkte zu verharren und uns „auf den Lorbeeren auszuruhen" (wie man so schön sagt). Im Gegenteil: Das erfolgreiche 20-Jährige und das Echo, das es nah und fern findet, sind Ansporn genug, das Erreichte weiter auszubauen, die MIBA zu erweitern und zu verbessern und alle Anstrengungen zu unternehmen, um auch zukünftig aktuell, richtungsweisend und interessant zu sein! Ich hoffe, daß Sie, lieber Leser, uns nach wie vor durch Ihre aktive Mitarbeit unterstützen, Anregungen geben, Wünsche äußern oder Kritik üben.

Und schön wär's, wenn ein jeder Leser — als kleine Geburtstags-Geste an die MIBA — einen neuen Dauer-Abonnenten gewinnen würde!

In diesem Sinne auf eine neue „Fahrt ins Blaue", die für alle Beteiligten weiterhin vergnüglich, unterhaltsam und lehrreich sein möge! Wir im Verlag werden jedenfalls unser Bestes tun und unser Bestes geben!

Ihr WeWaW

Abb. 29 und 30. Zwanzig Jahre Fahrzeug-Entwicklung, dokumentiert durch zwei maßstäblich lange D-Zugwagen (LüP 30 cm) auf der H0-Anlage des Herrn Ertmer (Repa-Bahn) und zwei „uralte" Märklin-D-Zugwagen von 1948 aus geprägtem Blech mit einer LüP von nur 22,2 cm, jedoch — man lese und staune — mit einer Inneneinrichtung (weiße Tische und grüne Sitze), sowie eine Märklin 01 aus dem Jahre 1950 auf der H0-Anlage des Herrn Dr. Andreas, Langenhagen (der ebenfalls mit zu unseren „ältesten", treuen Lesern zählt).

Zwei Briefe zum 20jährigen MIBA-Jubiläum

— stellvertretend für unzählige Glückwünsche aus dem Leserkreis —

Einer von vielen aus der BR

Sind Sie auch glücklicher Besitzer von 75 cm MIBA? Oder anders ausgedrückt: von 313 Heften mit zusammen rund 13 500 Seiten (bis einschl. Heft 12/XX)? Haben Sie sich einmal Gedanken gemacht, was für einen Wert diese Sammlung darstellt? Ich meine jetzt nicht den materiellen, der natürlich auch schon eine recht beträchtliche Summe darstellt, sondern vor allem den ideellen Wert! Ich glaube, was uns da in den 20 Jahren geboten wurde, läßt sich einfach nicht in irgendwelchen Dimensionen ausdrücken! Wie viel Freude haben wir allein beim Lesen gehabt, beim Betrachten der ungezählten Aufnahmen vom großen Vorbild und von den Meisterwerken aus zunächst oftmals ungeübter Hand, von Anlagen im Großen und im Kleinen und wie viele Skizzen, Pläne, Schaltbilder, Kniffe und Winke und technische Aufsätze halfen uns, unsere Traumwelt zu vervollkommnen? Erwarten wir nicht jedes neue Heft voller Spannung?

Welch eine glückliche Idee war es vom Herausgeber, kurz nach der Währungsreform eine Zeitschrift dieser Art ins Leben zu rufen! Erinnern Sie sich noch an das erste Heft? Es sah etwas anders aus als wir es heute gewohnt sind; beim zweiten Heft war kein Kunstdruckpapier zu bekommen und erst mit den folgenden Ausgaben bekam „Unsere" Zeitschrift das jetzige Gesicht, das uns so lieb geworden ist – wie auch eine Meinungserforschung vor Jahren ergab.

Und der Inhalt? Zu Anfang war es – wir wollen weder hoch- noch tiefstapeln – der Versuch, nach all den Wirren der vergangenen Zeit, die Liebe zu einem nur von ganz wenigen ernst betriebenen Hobby zurückzufinden; die MIBA gab Anregung, versuchte mit Anleitungen zu kleinen Bastelarbeiten Mut zu machen und stellte kleine Meisterwerke vor. Wir haben die Modelle und Anlagen bestaunt; waren es nicht Wunderwerke, die den Wunsch in uns erweckten, auch so etwas zu besitzen oder zu schaffen? Und doch, wir wollen ehrlich sein: Sind wir heute nicht verwöhnt, belächeln wir aus heutiger Sicht nicht ein wenig jene Künstler von damals, die sicher mit der gleichen Liebe und Geduld, vielleicht mit noch mehr Können als wir heute sich ihrer Lieblingsbeschäftigung gewidmet haben? Denn damals gab es noch nichts oder nur wenig, es war schon eine Kunst, passendes Werkzeug oder gar Messingblech zu bekommen, es gab kein Material und – das wollen wir nicht vergessen – noch keine MIBA! Damals mußte noch alles selbst gefertigt werden, ob Fahrzeug, ob Gebäude oder Baum, eine Modellbahn-Industrie im heutigen Sinne gab es noch nicht, die beiden großen Firmen Märklin und Trix hatten sich von den Wunden der Kriegszeit noch nicht erholt. Aber die MIBA half; sie half mit ihren Wünschen, mit Anregungen und hat bereits vor 20 Jahren das Problem der Normung angepackt! So haben wir heute ein großes Angebot von ausgezeichneten Modellen, beweglichen und stationären, die in Qualität doch nur noch kleinen Wünschen Raum lassen. Wir brauchen nur noch in das Fachgeschäft zu gehen, um unsere Sehnsüchte mit dem Kauf eines Lieblingsobjektes zu stillen. Auch hier hat die MIBA doch wesentlichen Anteil; mit sanfter Kritik wies sie immer wieder auf die schwachen Stellen in den Angeboten hin, sie schulte die Augen der Modellbahner, sie regte an, wie man die großartigen Modelle mit kleinen Kniffen noch vollkommener machen könnte. Wie haben sich doch z. B. die Modelle der Schnellzug-Dampflokomotiven in 20 Jahren verändert! Glaubt man nicht beim Betrachten von jüngsten Fotos, daß sie wirklich in voller Größe heranstieben?

Die MIBA hat es vermocht, daß wir uns heute mit Industrie-Erzeugnissen eine Traumwelt erschaffen können, in der wir Entspannung und Freude finden können. Manch' ein Aufsatz oder Bild vom großen Vorbild hat heute schon historischen Wert, auch solche Dinge zaubern in unsere – ach so nüchterne – Welt wieder einen Hauch von Romantik in unsere Räume. Und doch, wenn man die vielen Bände durchblättert, ist doch nur sehr, sehr wenig, was auf Grund der technischen Fortschritte auf allen Gebieten heute überholt ist. Ist es nicht auch ein Verdienst des Herausgebers, die Zeitschrift so aktuell zu gestalten, daß selbst 20 Jahre alte Hefte noch nicht veraltet sind? Ist nicht unser Wissen ungemein bereichert worden?

Ich glaube, wir sollten alle aktiven und passiven Modellbahner beglückwünschen zu diesem Jubiläum und besonders dem Herausgeber und seinen tüchtigen Mitarbeitern danken und viel Glück und Erfolg für viele weitere Bände „MINIATURBAHNEN – die führende deutsche Modellbahnzeitschrift" wünschen!

Dipl.-Ing. G. Petzold, Minden

Einer von einigen aus der DDR

Das bedeutungsvolle Heft 12/XX liegt in der Luft und da kann ich es mir bei aller Arbeit usw. nicht verkneifen, einige Worte an Sie, lieber WeWaW, zu richten. Ich bin immerhin MIBA-Leser (hört und staunt!) seit Heft 1/I!

Mein Modellbahner-Werdegang begann allerdings schon 1947 mit Böttchers „Modellbahnen-Welt" (sie ruhe in Frieden). Aber dann kam die MIBA und das war gut so. Die ganzen 20 Jahre hindurch ist es mir trotz aller Widerwärtigkeiten gelungen, immer in den Besitz Ihrer Zeitschrift zu kommen. Gegenwärtig bekomme ich sie zwar mit einem ganzen Jahr Verspätung, weil sie gesammelt wird und mich dann über diverse Ausländer erreicht. Aber das tut nichts. Diese Zeitschrift ist auch nach einem Jahr noch aktuell. Ich sitze auch sehr oft und „rüssle" in älteren MIBA-Jahrgängen (rüsseln = Spezialausdruck meiner lieben Gattin für eifriges Studieren der Eisenbahnliteratur!), um meine Kenntnisse immer wieder aufzufrischen. Man könnte sie in ihrem jetzigen Umfang (nicht meine Gattin, sondern die MIBA!) als „Kleine Enzyklopädie des Modellbahnwesens" bezeichnen.

Ja, lieber WeWaW, in Heft 12 werden Sie sicher etwas in der Vergangenheit herumwühlen. Es ist interessant, was bei solchen Gelegenheiten alles zum Vorschein kommt. Wenn ich Besuch habe und vor Modellbahn-Küken aus der „guten alten Zeit" anno 48/49 berichte, da können die manchmal vor Lachen nicht mehr. Ich besitze noch urururalte Preislisten und Kataloge von vor und nach der Währungsreform. Du liebe Güte!! Gegen Abgabe von 5 Blatt Saugpost bekam man 3 Holzschwellen usw. Es war manchmal direkt kriminell. Aber es ist besser geworden, aufwärts gegangen und es bleiben wohl heute so gut wie keine Wünsche auf die Dauer unerfüllt. Hier können Sie sich auf meine Rechnung ein Lorbeerblatt hinters Ohr stecken, denn ohne die MIBA – wer weiß! Das dauernde Bohren, „Nörgeln" und Drängeln ist auf die Industrie halt doch nicht ohne Wirkung geblieben. Ich selbst habe einige Jahre bei Piko (in der Außenstelle Radeburg) mitgemischt und wir haben auch manchmal mit der MIBA gewedelt und gesagt: „So – oder gar nicht!" (obwohl es schwer war). Ernsthafte Modelleisenbahner wissen jedenfalls, was sie der MIBA verdanken. Einen Dank kann man nicht mit dürren Wor-

Abb. 1. „ . . . Und wenn Dir etwas Gutes widerfährt – Ist das schon einen Asbach Uralt wert . . . !" So meinte sarkastischerweise Herr E. Handke, Frankfurt, vor 5 Jahren, als er diesen Zwischenfall in Szene setzte.

Zur heutigen Beilage

„Asbach-Uralt hat sich wieder sehr bewährt
Dieweil Dir heute etwas Gutes widerfährt . . ."

und zwar

Plakate in H0- und N-Größe

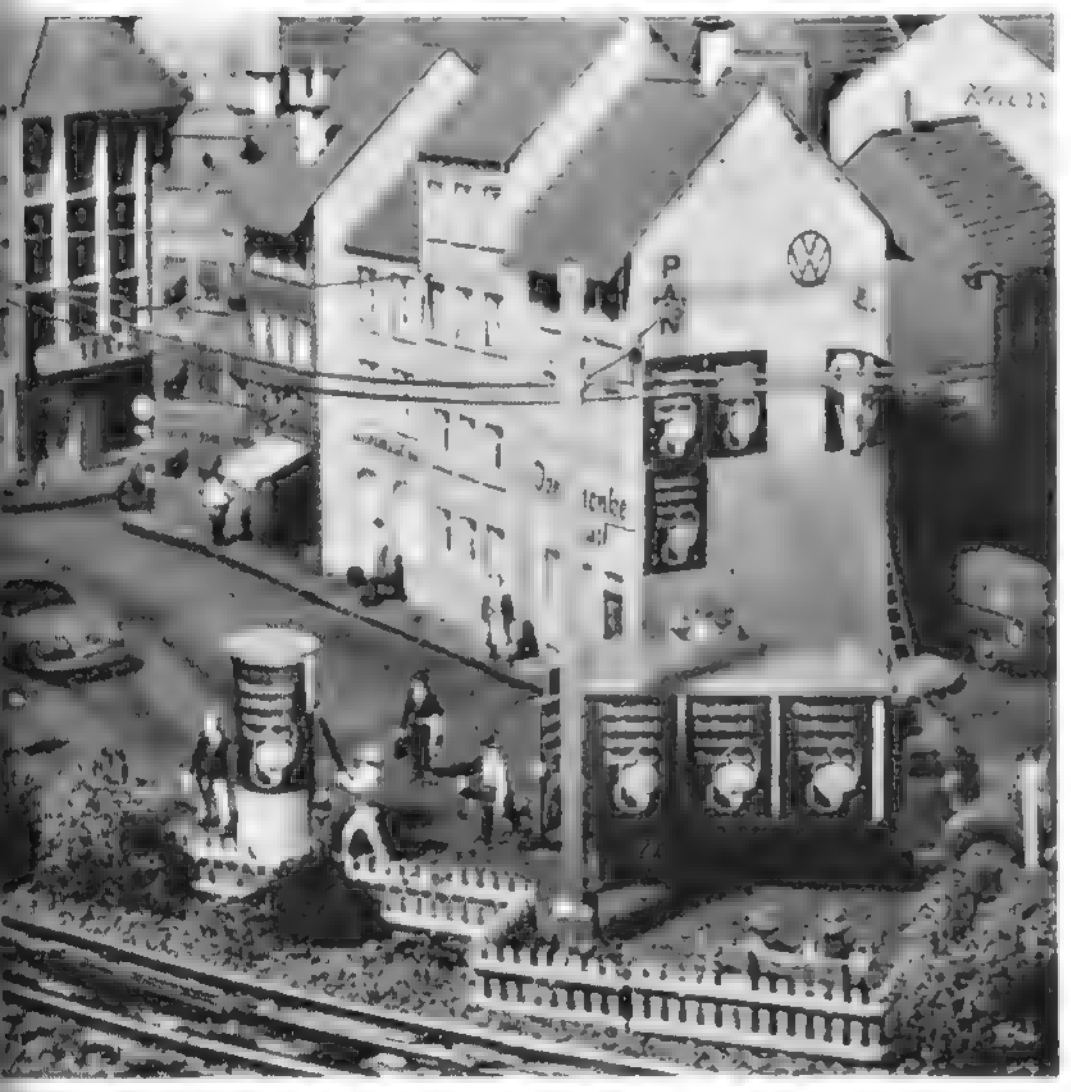


Abb. 2. Eine nette Anregung, wo überall man die Asbach-Plakate anbringen kann, gab vor Jahren Herr Ertmer, Paderborn.

Die Firma Asbach & Co, Rüdesheim, hat anläßlich unseres Jubiläums für die MIBA-Leser wieder eine Anzahl verschiedenartiger Werbeplakate drucken lassen. Sie sind feiner und schöner ausgefallen als die vor fünf Jahren und außerdem wurden diesmal auch noch – Asbach ist offenbar ganz up-to-date! – die N-Freunde bedacht.

Die großflächigen Plakate sind übrigens keineswegs zu groß, sondern entsprechen – unseren Erkundigungen nach – umgerechnet den von der Stadtreklame Nürnberg vorgeschriebenen Abmessungen für Reklameflächen. Umgerechnet ergeben sich darnach für eine

Plakatwand in H0	**41,5 x 19,0 mm**
Plakatwand in N	**22,5 x 10,5 mm**
Plakat-Großfläche in H0	**80,5 x 30,5 mm**
Plakat-Großfläche in N	**44,0 x 17,0 mm**

Selbstverständlich können Sie die Großplakate auch zerstückeln, wenn Sie keine entsprechend größere Reklamefläche zur Verfügung haben, oder gar bei kleineren H0-Anlagen (bei TT-Anlagen erst recht) die N-Plakate verwenden. Auch um Litfaßsäulen herum macht sich die Asbach-Uralt-Reklame gleichermaßen gut (wie aus dem nebenstehenden Motiv hervorgeht).

„ . . . Wenn einem also etwas Gutes widerfährt, ist das schon einen Asbach-Uralt wert!" (Das Ausschneiden der kleinen Plakate ist jedoch tunlichst v o r h e r zu erledigen!)

Und nicht übersehen: Plakatmotive an die Firma Asbach einschicken, die wie vor 5 Jahren die schönsten prämiert und die wir zur gegebenen Zeit veröffentlichen werden.

---

ten abstatten. Sie sollen nur wissen, daß Ihre Tätigkeit geschätzt und gewürdigt wird. Das, lieber WeWaW, wollte ich eigentlich mit meinen Zeilen zum Ausdruck bringen. 20 Jahre MIBA – das ist ein Stück Modellbahn-Geschichte und gleichzeitig viele Modellbahn-Geschichten. Das wär's!

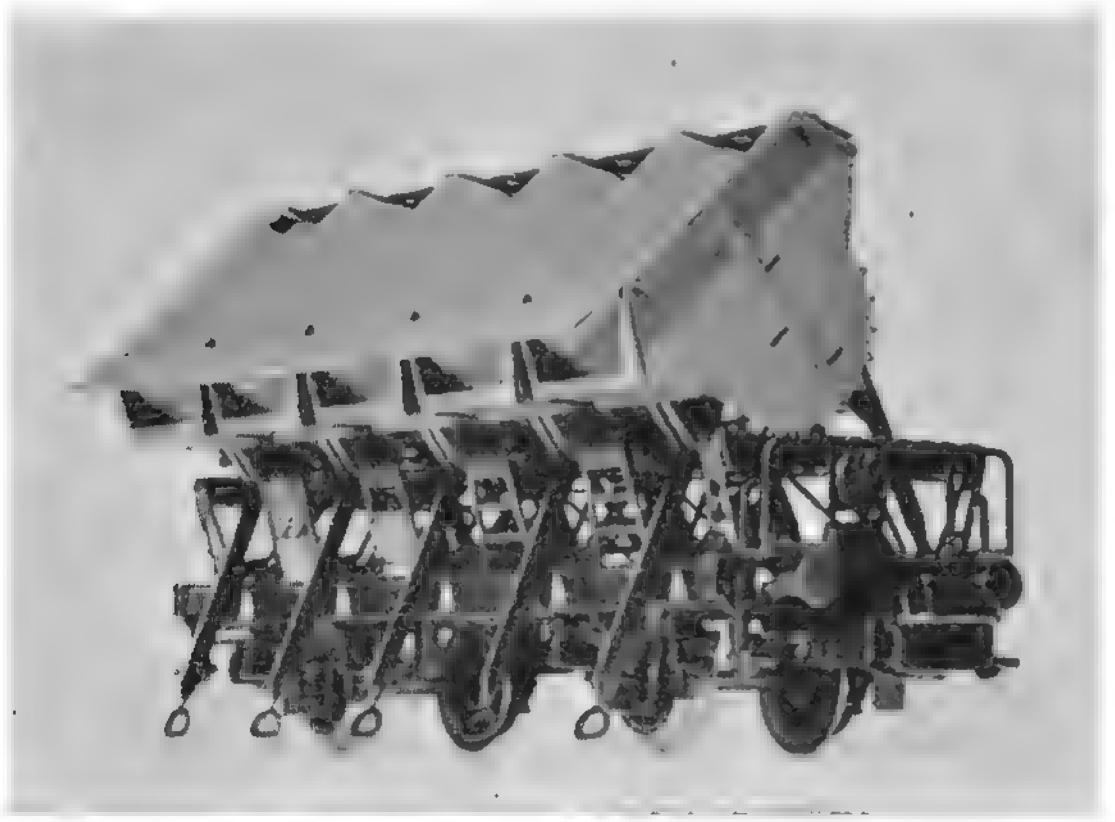
Falls Sie noch etwas von mir interessiert: Wie gesagt, MIBA-Leser seit 1/I. Besitze fast alle Modell- und Eisenbahn-Literatur, die seit 48 in unseren Breiten erschienen ist. Ein Witz der Weltgeschichte (der Modellbahnen-Weltgeschichte): Seit 21 Jahren habe ich jetzt erst den Platz und die Gelegenheit zum Bau einer Anlage und das auch nur deshalb, weil ich zum Geschäfts- und Hausbesitzer avanciert bin (zwar nur drangeheiratet, aber auch das will gekonnt sein!). Aus meiner Feder bzw. aus meiner Knipskiste stammen übrigens auch einige Seiten MIBA. Also gratuliere ich auch mir, daß ich zum Weltruhm dieses liebenswerten Kindes einer fixen Idee (die war aber gut!) beigetragen habe.

In diesem Sinne verabschiede ich mich mit den allerallerherzlichsten Glückwünschen für die überstandenen 20 Jahre und mit den allerbesten Wünschen für weitere . . . (selbsteinschätzend einzusetzende) Jahre.

Ihr Modellbahnfreund
W. I.

Eine Märklin-Anlage – früher ⇧ – und heute ⇩

Auch diese beiden Bilder sprechen Bände! In beiden Fällen kann kaum von einer selbst auferlegten Thema-„Beschränkung" gesprochen werden („Hart im Raume stoßen sich die Sachen" soll Schillers Friedrich mal gesagt haben), aber das ist nicht das Entscheidende, sondern worauf es uns heute ankommt, ist das anders-artige Aussehen einer solchen Anlage. Die zweifellos noch „komprimiertere" Anlage auf S. 595 (auf die wir in Kürze noch näher eingehen) wirkt dennoch irgendwie echt und natürlich und wäre — nach gewissen kleinen Abstrichen — irgendwo irgendwie denkbar. Möglich geworden ist eine solche Ausgestaltung — vom Gesamt-konzept einmal abgesehen — aber nur durch das reichhaltige und qualitativ hochwertige Zubehör aller Art, wie es die Firmen Faller, Kibri, Vollmer, Eheim u. a. auf den Markt brachten und bringen.



Eine der diesjährigen Messe-Neuheiten von Märklin

Das Modell des Mulden-Kippwagens Ommi 51 der DB ist tatsächlich bestens gelungen und übertrifft qualitativ das auf der Messe gezeigte Muster. Die Mulden sind als Einheit kippbar und die Klappdeckel schwenkbar. Auch an ein solches Güterwagenmodell hätte vor 20 Jahren ein Modellbahner nicht im Traum zu denken gewagt!

Die BR 74 traf für eine ausführliche Besprechung leider zu spät ein, so daß wir erst im nächsten Heft näher darauf eingehen können. Die Zweischienen-Gleichstrom-Anhänger werden ihre besondere Freude daran haben!

„1. Historische Modelleisenbahnausstellung"

– Vom Spielzeug zur Modellbahn –

. . . nennt sich eine Modellbahnschau, die sich derzeit auf Tournée durch die österreichischen Bundesländer befindet. Als Veranstalter fungiert das österr. Kulturzentrum, für die Gestaltung zeichnet der Klub „Wiener Modellbauzentrum" verantwortlich. Die Ausstellung ist mehr als eine Schaustellung einiger Modellbahnanlagen. Sie will vielmehr – wie schon der Untertitel „Vom Spielzeug zur Modellbahn" besagt – die geschichtliche Entwicklung der Miniaturbahn vom Kinderspielzeug zur sinnvollen, schöpferischen und lehrreichen Freizeitbeschäftigung aufzeigen. Hierzu haben Sammler ihre wertvollen, bis zu 20 Jahre alten Modelle als Leihgabe zur Verfügung gestellt.

Die Uranfänge der Schienenbahn konnten in der Ausstellung freilich nur durch Reproduktionen belegt werden, denn die erste Uhrwerklok von Märklin aus dem Jahre 1881 scheint nurmehr das Werk selber zu besitzen. Dagegen ist es den Veranstaltern gelungen, einen ganzen Zug der Märklin-Uhrwerksbahn Spur 0

Abb. 1. Das waren noch Zeiten! Märklin-Spur-0-Fahrzeuge mit Zubehör und Regelgerät (mit Kohlenfadenlampe als Vorwiderstand) und Blechgleisen mit isoliertem Mittelstrang aus der Zeit nach der Jahrhundertwende. Diese Art Vorschalt-Widerstand war übrigens erst nach 1924 verboten!

Abb. 2. Zwei „Spur 0"-Modelle aus dem Hause Märklin (Baujahr u. W. zwischen 1932 und 1939). Die Vorbilder – „Krokodil" und SBBAe$^{3}/_{6}$ – sind unverkennbar.

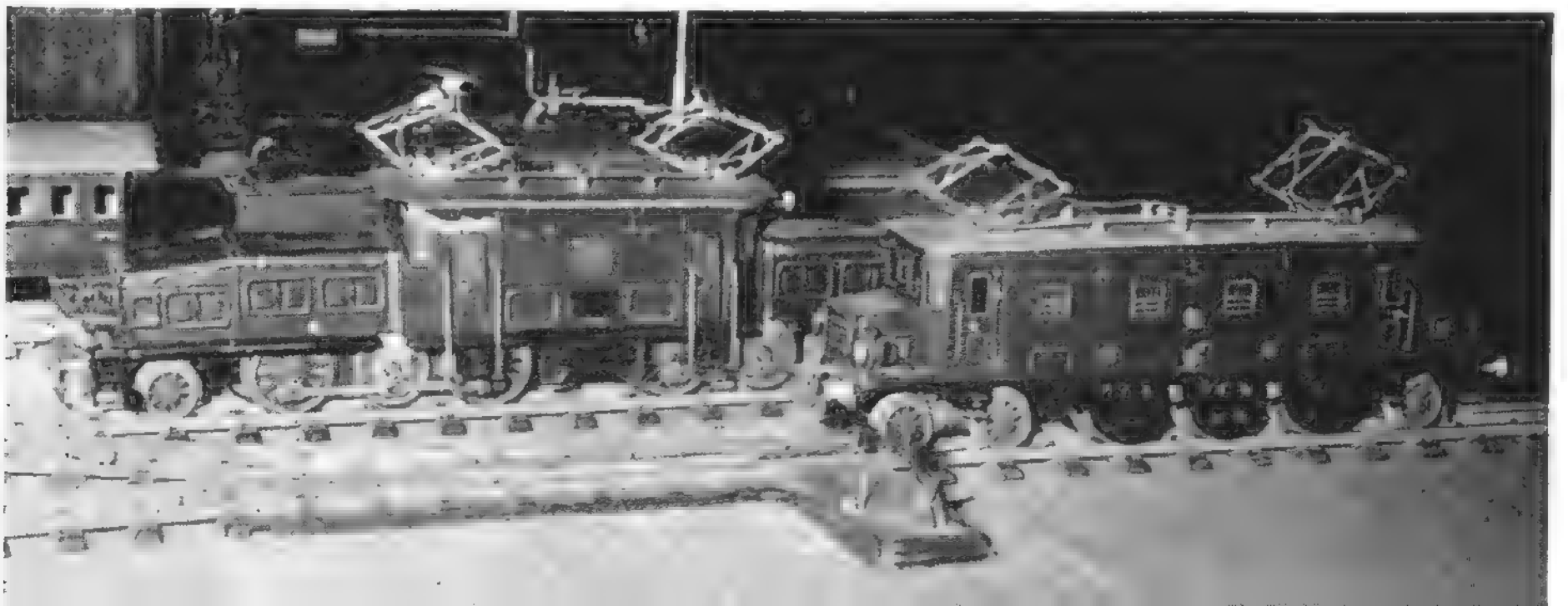


Abb. 3. Einige weitere Souveniers aus der „guten alten Zeit". Vorn die bereits lobenswerte Nachbildung einer französischen 2'D1'-Dampflok in Größe 0. Dahinter die besagte 1 A-Lok mit Spiritusbrenner von Bing aus dem Jahre 1915.

Sämtliche Fotos:
TBA (Techn. Bild-Archiv)
K. Pfeiffer, Wien.

▼ Abb. 4. Eine Schautafel der Ausstellung, die uns im Zusammenhang mit WeWaW's einleitendem Rückblick wie gerufen kam. Gut erkennbar in der oberen Reihe die Entwicklung der Märklin-Gleise, angefangen von den Spur I-Gleisstücken über 0 zum 00- bzw. späteren H0-Gleissortiment. — In der zweiten Reihe ganz links: ein Bogenstück aus dem Trix-Bakelit-Gleissortiment und der Übergang zum heutigen Gleis incl. Minitrix. Die übrigen Gleise bedürfen wohl keiner weiteren Erklärung (außer daß sich Zeuke nicht mit ck schreibt und es sich bei dem Lone-Star-Gleis — nicht Lon-Star — um eine englische N-Bahn handelt).

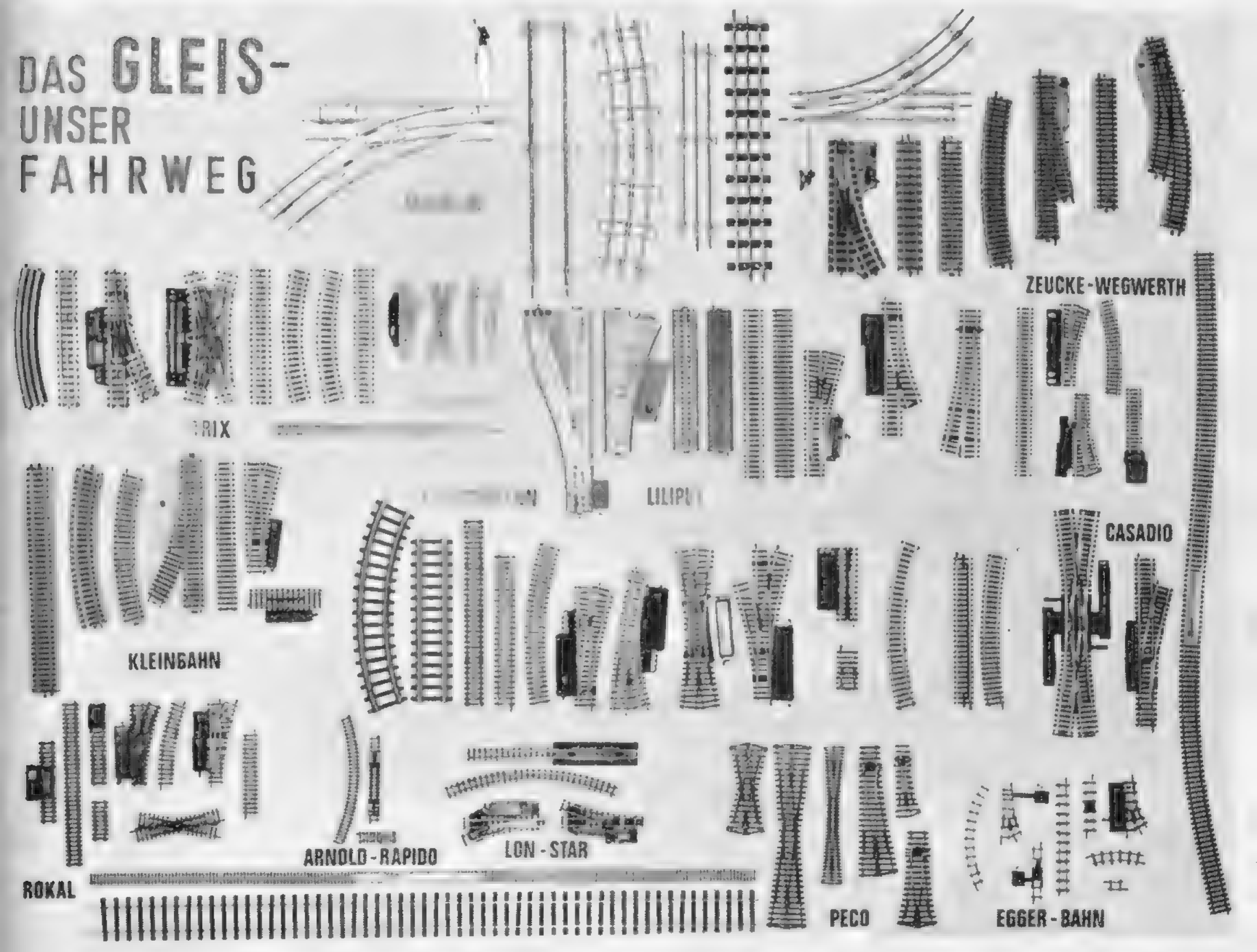


Abb. 5. Um den Trix-Adler-Zug voll und ganz zur Wirkung kommen zu lassen, wurde für ihn eine spezielle Anlage geschaffen, die wir Ihnen mal per Gelegenheit zu Gemüte führen werden. Auch der Ludwigszug von Trix ist aus der Modellbahn-Geschichte nicht mehr wegzudenken (auch wenn er nicht den erhofften Absatz durch die große Masse — einschließlich Modellbahner! — gebracht hat).

von 1900 für die Ausstellung zu beschaffen. Mag der Zug mit seinen kleinen, hochbeinigen Blechwägelchen (Achsstand teilweise nur 3,5 cm!) bei manchem Betrachter auch nur ein mitleidiges Lächeln hervorrufen, so muß man den damaligen Konstrukteuren doch einen gewissen Ideenreichtum und Vielseitigkeit bescheinigen, denn bereits damals gab es schon Typen wie Klappdeckelwagen, Werkstattwagen u. dgl.; Bing fertigte später sogar einen Schneepflug.

Weitere markante Vertreter zeigen den Entwicklungsgang der Uhrwerksbahn, so etwa ein Bing-Zug aus dem Jahr 1915 (immerhin schon mit einer 2 A-Lok und etwas längeren Wagen) oder verfeinerte Züge und eine Straßenbahn von Märklin aus derselben Zeit. Daneben ist auch ein dampfbetriebenes Modell von Bing (1 A-Lok mit Spiritusbrenner, Baujahr 1915) zu sehen (s. Abb. 3).

Aus den frühen Zwanziger-Jahren stammen die ältesten der ausgestellten elektrischen Miniaturbahnen; der direkte Anschluß dieser Bahnen an das Lichtnetz – nur mit einer Kohlenfadenlampe als Vorwiderstand – spricht allen heutigen Sicherheitsvorschriften Hohn. Die Ausstellung zeigt gleich eine ganze Anlage dieser Märklin-Bahnen mit 3 Zügen, Schaltgeräten und zeitgenössischen Ausschmückungsteilen (s. Abb. 1).

Das rasche Fortschreiten der Fertigungstechnik, aber bestimmt auch die gestiegenen Ansprüche der Käufer manifestieren sich in den zahlreichen ausgestellten Märklin-Spur 0-Fahrzeugen aus der Zeit 1932–39. Die Fahrzeuge sind schon ganz bestimmten Vorbildern nachempfunden bzw. stimmen in den Hauptmerkmalen bereits mit ihren Vorbildern überein. Aus derselben Zeit stammt auch eine dampfbetriebene „23" mit Spiritusvergaser Fabrikat Märklin.

Ganz bescheiden nehmen sich daneben die Anfänge der H0- (damals noch 00-)Bahn aus, nämlich die ersten Trix- bzw. Märklin-Fahrzeuge aus dem Jahre 1935. Vieles hat sich seither geändert, nur die Konzeption des Märklin-Gleises dürfte m. E. die gleiche geblieben sein und ähnelt der des Bing-00-Versuches von 1923.

Die Entwicklung nach dem zweiten Weltkrieg darzustellen, war für die Ausstellungsleitung natürlich wesentlich einfacher. Hier können sie mit vielen Vitrinen aufwarten, die Industrie-Modelle aller namhaften europäischen Fabrikate der Jahre 1948–1968 zeigen, darunter auch etliche, die inzwischen schon wieder in Vergessenheit geraten sind, so etwa die RM 800 von Märklin, die 1'C-Dampflok ÖBB-Reihe 54, die E 18² und die schwedische 1'Do 1' Serie 700 von Liliput oder die BR 23 in Spur 0 von Fleischmann.

Auch einige wenige Selbstbau-Modelle sind ausgestellt; der Star ist eine betriebsfähige 1'C 1'-Dampflok mit Holzkohlenfeuerung auf 10 cm-Spur, ein feinmechanisches Meisterwerk eines pensionierten Eisenbahners.

Neben diesen ruhenden Schaustücken durften natürlich im Betrieb stehende Anlagen nicht fehlen (insgesamt sind neun vorhanden). Verschiedene Firmen sind mit eigenen Vorführanlagen vertreten, deren Ausgestaltung jedoch dem Modellbauzentrum oblag!

Die Schau wird in den kommenden Monaten in den größten Städten Kärntens und der Steiermark und abschließend in Wien zu sehen sein.

H. Petrovitsch, Innsbruck

(Diese letzte Meldung dürfte inzwischen überholt sein. Den neuesten Informationen nach soll die Ausstellung erst mal gründlich überholt werden, um ungefähr ab Mitte November in Wien gezeigt zu werden und erst im Februar 1969 auf weitere Tournée zu gehen. Wir werden den neuen „Fahrplan" zu gegebener Zeit veröffentlichen. D. Red.)

Das
Zeichen
für

Sicherheit
Komfort
Zuverlässigkeit

Bundesbahndirektion Nürnberg
Pressedienst

Leichte und rationelle Puko-Herstellung

von OSTRA

In Heft 14/63 hat OSTRA ausführlich in Wort und Bild über seine Fertigungsmethode für (fast) unsichtbare Punktkontakte bei Zweischienengleisen berichtet. Auch für unauffälligere Pukos bei Märklin-Gleisen hatte er ein Rezept, das wir am Schluß dieses Artikels für Neubeginner nochmals kurzgefaßt wiederholen.

Wir hatten bis vor kurzem noch eine Anzahl der oben genannten Hefte. Nach unserem Hinweis in Heft 6/68 S. 295 waren diese jedoch innerhalb weniger Tage restlos vergriffen, sodaß wir OSTRA bitten mußten, schleunigst eine neue Anleitung zu verfassen und dabei gleich noch seine bisherigen Erfahrungen und Verbesserungen mit einzuarbeiten. Das Interesse für ein natürliches Make-up fertiger Puko-Gleise oder gar für die Selbstanfertigung von Puko-Gleisen scheint – den laufenden Anfragen nach zu schließen — nicht unbeträchtlich zu sein, sodaß der heutige OSTRA-Beitrag wohl alles andere als für die Katz ist! D. Red.

1. Puko-Kontaktfolien unterm Schwellenband

Meine in Heft 6/65 kurz vorgestellte Bauweise war ein Versuchsmuster und gilt eigentlich nur für Bahnhofs-, Bw-Anlagen, Lade und Fabrikgleise usw., eben überall dort, wo keine Böschung vorhanden zu sein braucht. Ein erfahrener Modellbahner wird allerdings auch an solchen Stellen die Gleise und Weichen auf gesonderten Brettchen verlegen und lediglich diese auf der Grundplatte befestigen, damit er die Gleise im Notfall so demontieren kann, daß sie wieder verwendbar sind. Die Zwischenräume zwischen den Brettchen werden mit Moltofill, Holz, Geländematten, Pappe u. dgl. ausgefüllt, um ein ebenes Gelände zu erhalten. Wie gesagt, für alle diese Fälle genügt ein ca. 10 mm breiter und nur 0,1 mm starker Streifen aus Kupfer- oder Messingfolie, der auf der Gleisunterlage mittels einer Nagelschablone (auf die wir noch zu sprechen kommen) gleich mit den Puko-Stiften festgenagelt wird (Abb. 1). Darüber wird dann das Gleis oder der Schwellenrost geleimt (was ohne weiteres geht, da bei meiner Methode die Pukos ja n e b e n den Schwellen im Schotter sitzen!) und fertig ist das Puko-Gleis (bis auf das Einschottern). Ein Verlöten der Pukostifte erübrigt sich, da durch das Einschlagen der Stifte eine einwandfreie Kontaktverbindung gewährleistet ist.

2. Puko-Kontaktfolien innerhalb des Schotterbetts

Überall dort, wo Böschungen sowieso erforderlich sind bzw. selbstgebaute Puko-Gleise mühelos mit vorhandenen Märklin-Gleisen kombinierbar sein sollen, empfehle ich eine andere Bauweise (Abb. 2):

Die Böschung wird aus 2 Teilen (einer unteren und einer oberen Böschungshälfte) aus 3,5 mm starkem Sperrholz (so man hat!) ausgesägt. 3,5 mm ist deswegen ideal, weil das fertige Gleisstück dann genau dem Märklin-Gleismaß entspricht. Das Kontaktblech wird zwi-

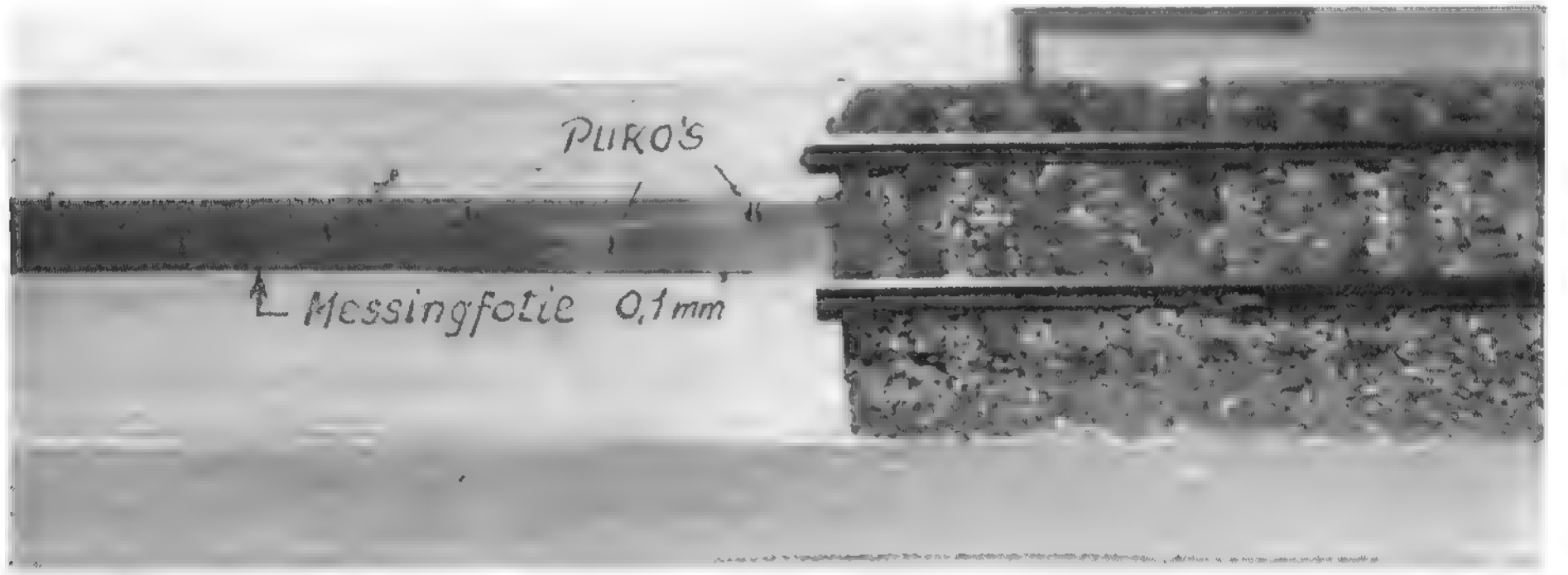


Abb. 1. Die Anbringung der Messingfolie als elektrisch leitende Punktkontakt-Verbindung unter dem Schwellenband bzw. Gleiskörper, von der der Verfasser heute jedoch nicht mehr viel hält.

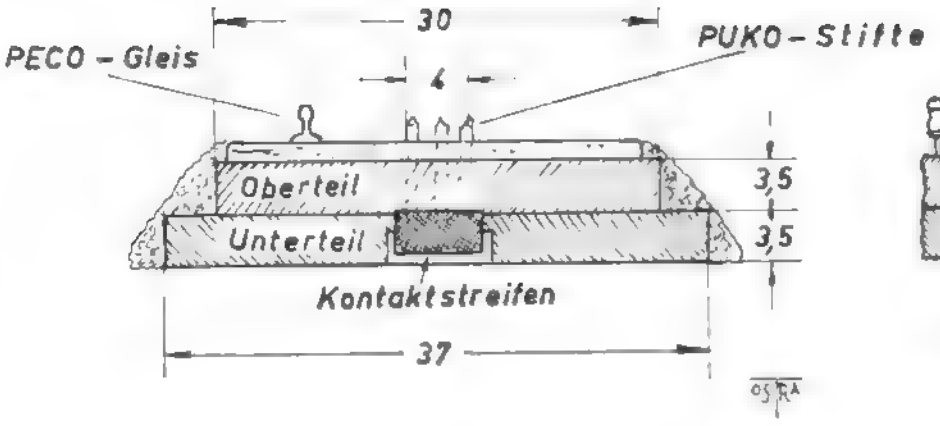


Abb. 2. Die heute vom Verfasser empfohlene Baumethode mittels zweier aufeinander zu leimenden Sperrholz- oder Balsa-Brettchen (letztere 4 und 3 mm stark).

Abb. 3. Die Gleisbauteile: Zweischienen-Gleis, Böschungsteile und ausgeglühter Kupferkontaktstreifen.

schen beiden Hälften eingeleimt. Das untere Brettchen soll breiter sein, um nachher das Modellieren der schrägen Böschung zu erleichtern.

Weniger „konservative" Modellbauer werden wohl zu Balsaholz greifen (hart bis mittelhart), das nicht nur vollkommen für unsere Zwecke genügt, sondern das sich kinderleicht schneiden und schnitzen läßt und das in Flugmodellfachgeschäften in den Stärken 3 und 4 mm erhältlich ist, wodurch sich im Endeffekt wiederum die gewünschten 7 mm Böschungshöhe ergeben.

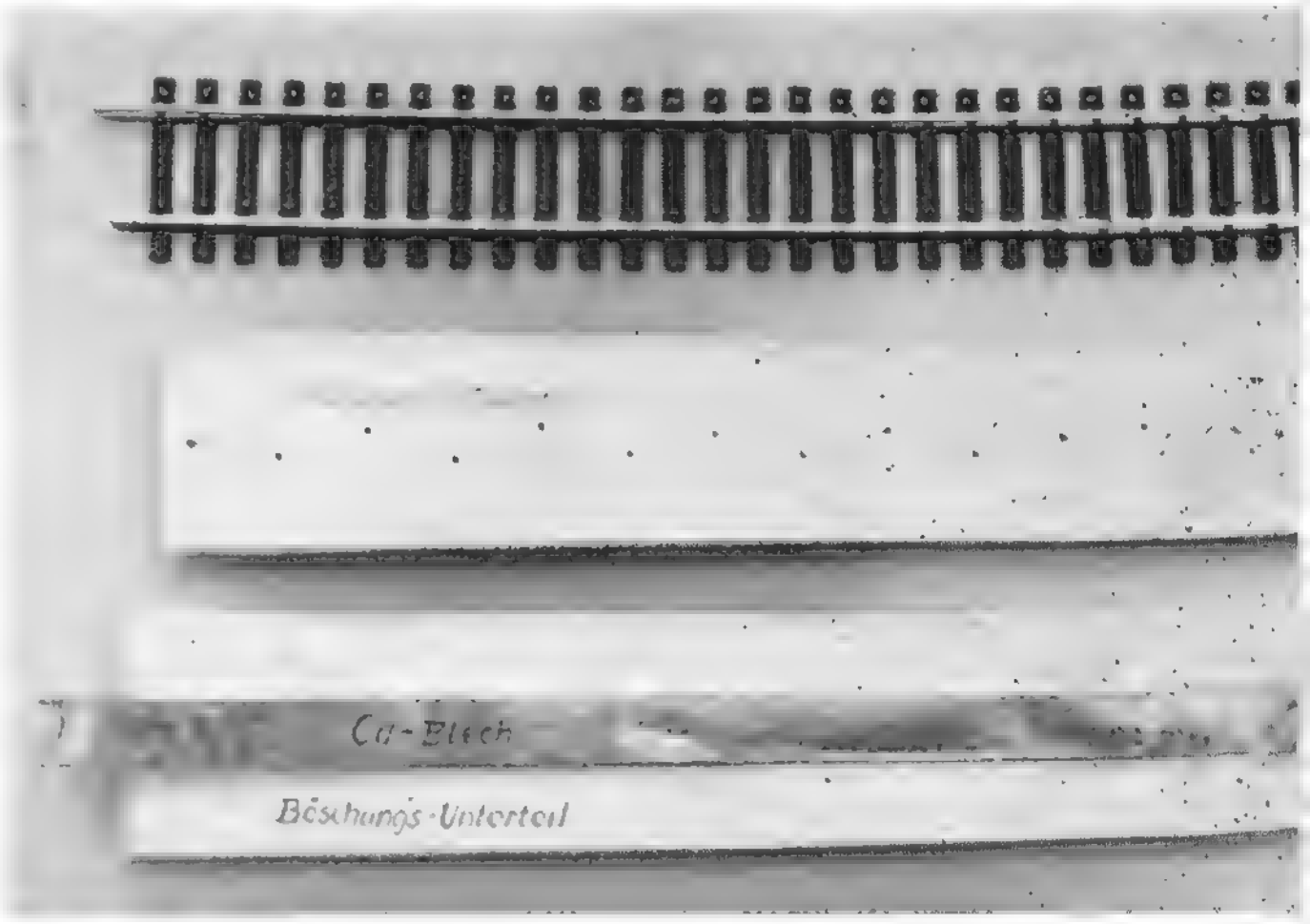
Der Vorteil beider Bauweisen ist folgender:

a) Luftdichter Verschluß der Kontaktfolie und demzufolge noch bessere und absolut „dauerhafte" Kontaktverbindung mit den Kontaktstiften.

b) Montageerleichterung beim Einbau der Puko-Nägel, auf die ich im einzelnen noch zu sprechen komme.

Die besagten Brettchen werden mit UHU-coll bestrichen und samt der Kontaktfolie (Kupferblech 10 mm breit und 0,3—0,4 mm stark) verleimt. Daß die Folie möglichst genau in der Mitte der Brettchen liegen soll, versteht sich wohl von selbst. Die Kupferfolie muß übrigens vor dem Einleimen ausgeglüht werden. Es ist ratsam, bis zum Hartwerden des Leims die Brettchen mittels Schraubzwingen oder Gewichte auf einer ebenen Unterlage festzuhalten. Ich kann mir aber gut vorstellen, daß sich das neuerdings erhältliche „Stabilit express" auch nicht schlecht zum Zusammenleimen der Brettchen eignet, da das Holz nicht so durchfeuchtet wird wie bei UHU-coll und außerdem schon nach gut einer halben Stunde weitergearbeitet werden kann.

Gleich, zu welchem Leim und zu welchem Holz Sie sich entscheiden — während der Wartezeit können Sie die Vorbereitungen für das „Pukotieren" (neuer Ausdruck, steht noch nicht im Duden!) treffen.



3. Das Nageln („Pukotieren")

Hier kann ich wiederum mit einer Verbesserung und Vereinfachung aufwarten: Bislang habe ich die Nägel mit dem Hammer eingeklopft, doch ist diese Arbeit einerseits zeitraubend und andererseits ziemlich geräuschvoll. Auf die Idee, beide Probleme mit einem Schlag zu lösen, kam ich an einem schönen Sonntagmorgen, als ich mich mal wieder an die MIBA-Arbeit machte.

Aus Rücksicht auf die Nachbarn und um deren Sonntagsruhe nicht zu stören, mußte ich einen Weg finden, die Nägel auf irgendeine andere Art zu versenken. Not macht bekanntlich erfinderisch und das hat sich bei mir so ausgewirkt:

Nagelschablone für mehrere Pukos

Aus 3 mm starkem Messing oder Hartaluminium fertigte ich eine etwa 6-8 cm lange Nagelschablone (Abb. 4 oder 7). Der Lochabstand richtet sich nach den gewünschten Puko-Abständen, die ihrerseits vom Schwellenabstand des zu bearbeitenden Gleisfabrikats abhängen. (Bei Peco-Gleisen kann er beispielsweise 6,7 mm, 13,8 mm oder gar 20,7 mm betragen, je nach-

Abb. 4. Eine Nagel-Schablone für 4 Pukos. Das Gleis ist provisorisch auf das Böschungsteil mit den eingepreßten Pukos gelegt, um eine Probefahrt durchführen zu können.

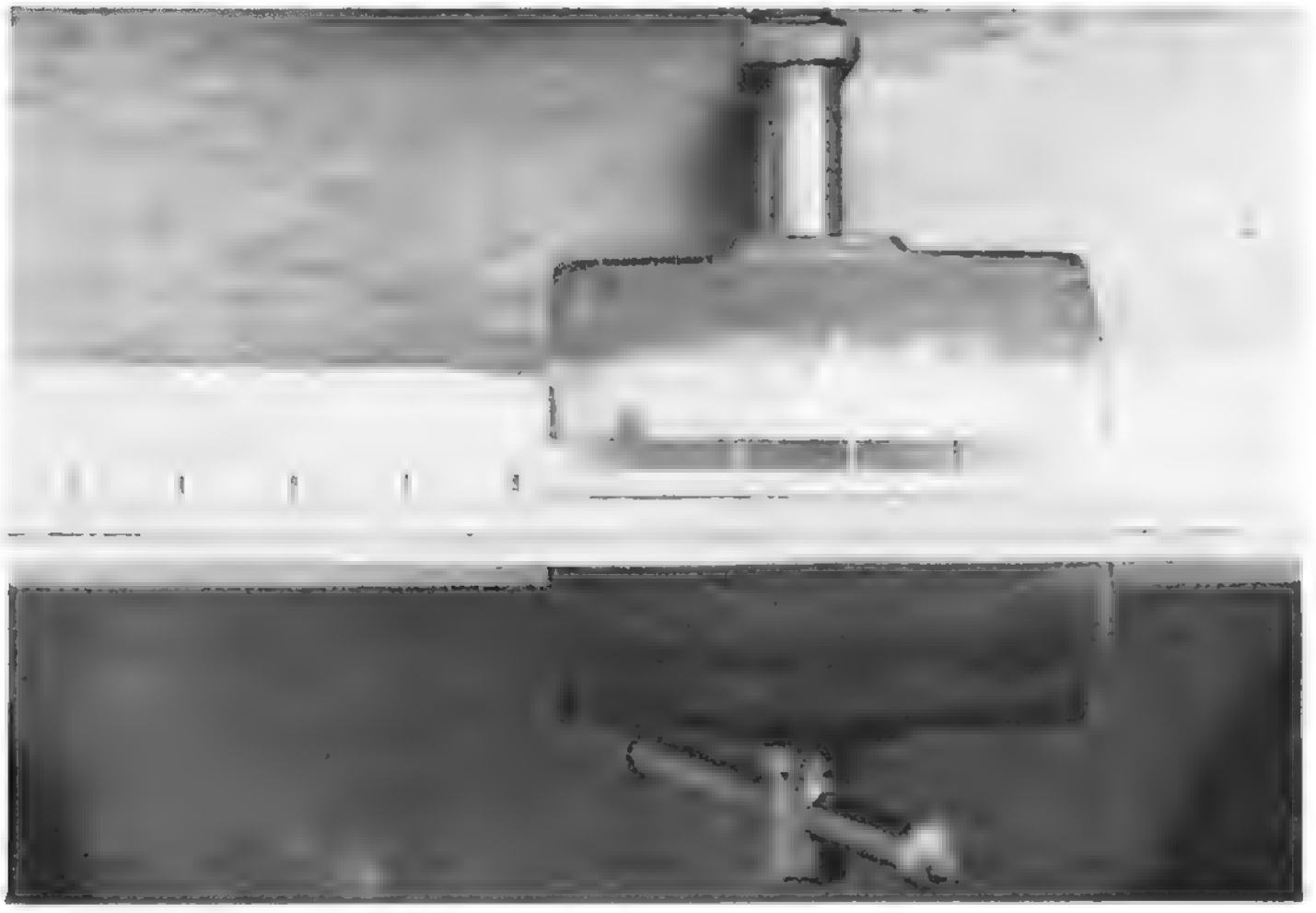


Abb. 5. Die Nagel-Schablone von Abb. 4 mit drei Kontaktstiften zwischen den Schraubstock-Backen. Der links befindliche Stift ist nicht sichtbar, da er lediglich als Führung dient. Um mehr Stifte eindrücken zu können, ist die Schablone für 5 oder gar 6 Pukos (nach Abb. 7) empfehlenswerter.

dem der Puko-Abstand eine, zwei oder drei Schwellen beträgt).

Wie bereits erwähnt und aus Abb. 4 deutlich hervorgeht, sitzen meine Pukos nicht wie sonst üblich in den Schwellen, sondern dazwischen im Schotter. Darüberhinaus sind sie nicht in einer schnurgeraden Linie angeordnet, sondern unregelmäßig, wodurch sie zwischen den Schottersteinen noch weniger auffallen. Die unregelmäßige Anordnung hat außerdem den Vorteil, daß die Schleifer gleichmäßig abgenutzt werden und daß eine Rillenbildung so gut wie vermieden wird.

Doch zurück zur Nagelschablone. Die Bohrungen (zur Aufnahme und Führung der Stifte) sollten ca. 1/10 mm größer sein als der Durchmesser der Stifte. Ich persönlich verwende 14 mm lange und 0,9 mm starke Drahtstifte, wie sie in jedem Fachgeschäft erhältlich sind. Ich kneife diese mit einem Seitenschneider auf 10 mm Länge schräg ab, wodurch sich höchst unregelmäßige Spitzen ergeben, die — ein weiterer „Trick" meiner Methode — wiederum unauffälliger sind als „einwandfreie" Stifte mit womöglich glatt geschliffenen Kontaktflächen. Daß ich meine unregelmäßigen Spitzen noch nicht mal abschleife, sondern diese Arbeit später den Schleifern überlasse, wird sie nach den vorangegangenen Worten sicher nicht mehr in Erstaunen versetzen.

Das Einpressen der Pukos

Die Schilderung des nun folgenden Arbeitsganges läßt ihn umständlicher erscheinen, als er in Wirklichkeit ist.

Auf der Oberseite eines Böschungsoberteils

wird die Mittelllinie festgelegt (Abb. 3), die Nagelschablone aufgelegt und Nagel um Nagel eingesteckt und leicht eingedrückt (z. B. mit einem Flachzängchen). Danach hält man das Gleisstück samt Nagelschablone zwischen die Backen eines Schraubstocks (Abb. 5), dreht den Schraubstock zu und preßt die Nägel bis zum Schablonenanschlag ein (die Schablone dient also gleichzeitig als Distanzwahrer). Man muß jedoch darauf achten, daß die Stifte gerade eindringen und nicht bereits vorher umknicken. Man wird seine helle Freude daran haben, wie „butterweich" die Pukos in den Kontaktstreifen eindringen — vorausgesetzt, daß man nicht das Ausglühen der Kupferstreifen vergessen hat! — Die Schablone wird abgehoben und der Arbeitsgang wiederholt. Hierbei ist es vorteilhaft, das erste Bohrloch frei zu lassen, d. h. als Führung zu benutzen, um sich das Abmessen der Puko-Abstände zu ersparen.

Hat man eine Gleislänge fertig genagelt, sollte man vor dem Einschottern erst eine Probefahrt starten. Das Gleis wird nur provisorisch aufgelegt, die Kabel angeschlossen und wenn man einigermaßen sauber gearbeitet hat, muß sich die Lok einwandfrei fortbewegen (Abb. 4).

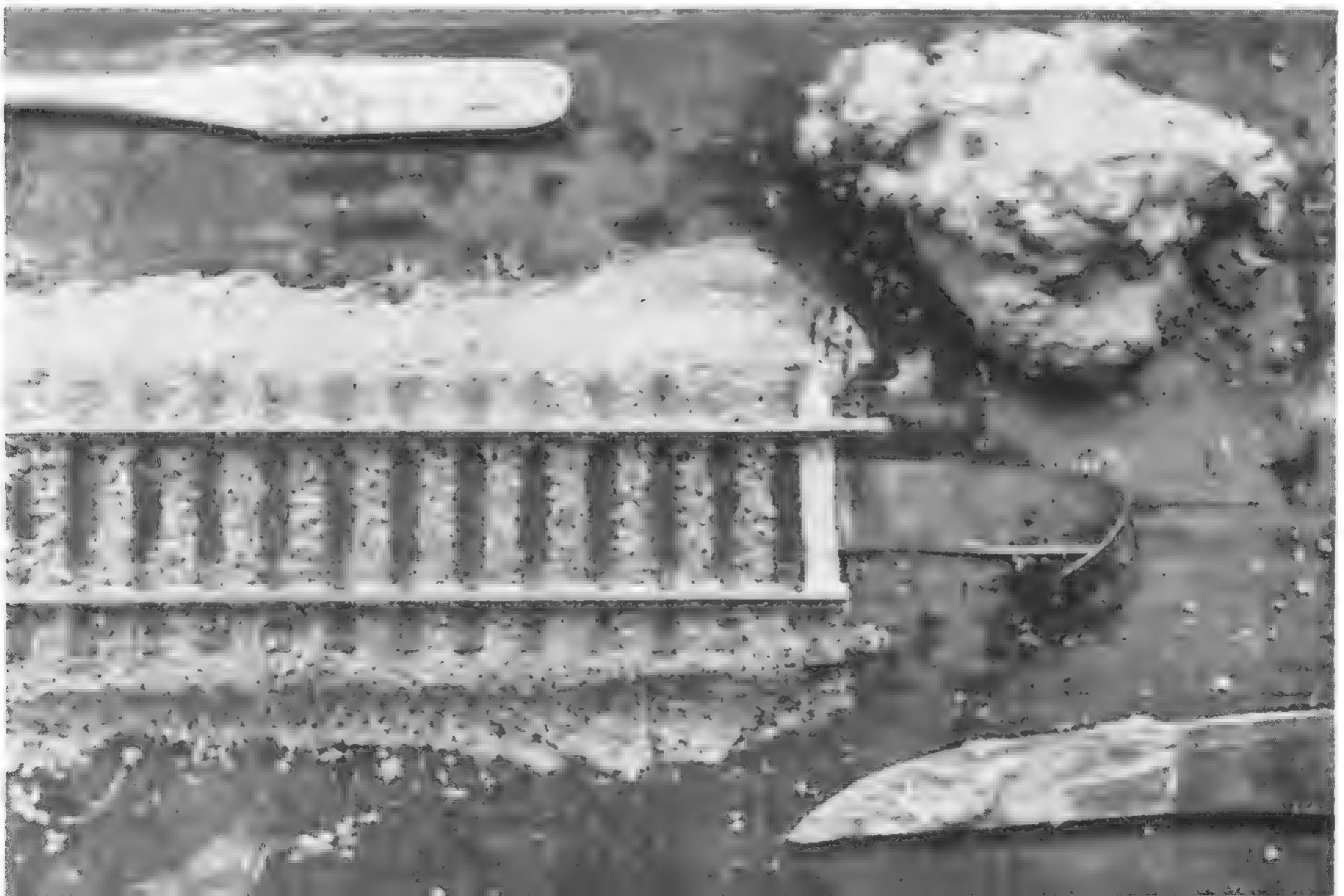
Bei meinem letzten Versuchsmuster einer „Geraden Peco-Gleislänge" (= 91,5 cm) habe ich übrigens nur noch 45 Pukos eingepreßt. Das bedeutet, daß ich erst nach jeder dritten Schwelle einen Nagel eingelassen habe (siehe Abb. 7). Lokomotiven mit langen Schleifern laufen einwandfrei darüber, sogar im Rangiergang. Bei Loks mit kurzem Schleifer (mit dem z. B. auch die Märklin-„44" ausgerüstet ist) empfiehlt es sich, die leichte Kröpfung in der Mitte des Schleifers mit einem passenden Messingblech zu verlöten.

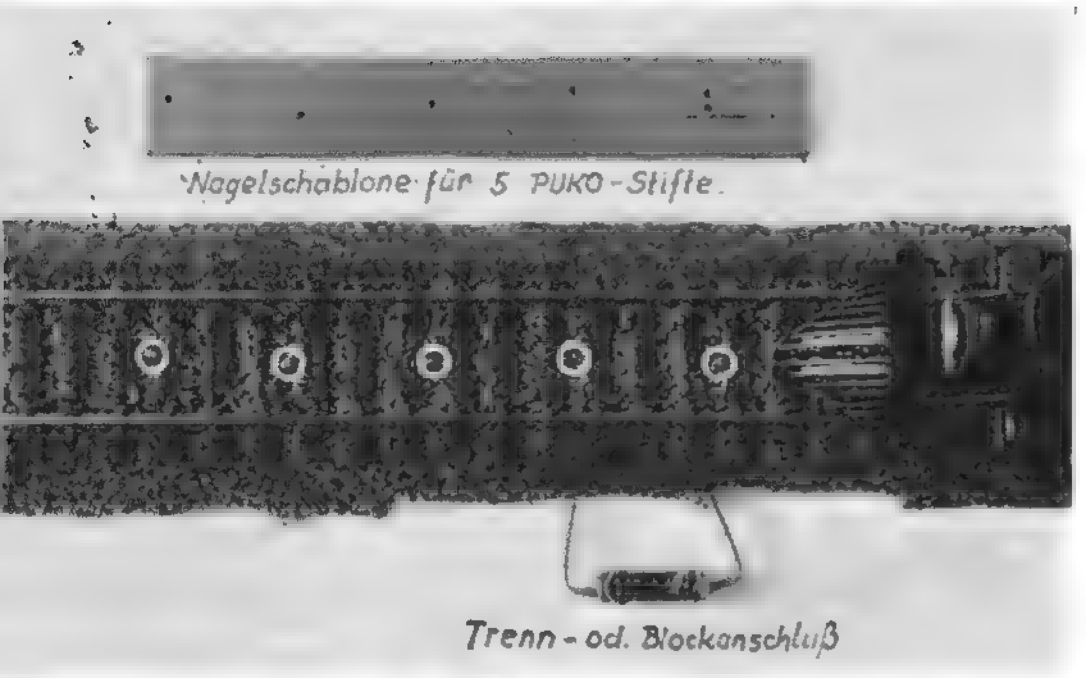
Die Anschlußklemme auf Abb. 7 ist für einen eventuellen Block- oder Signalanschluß gedacht. An dieser Stelle ist der Kontaktstreifen schon vor dem Einleimen getrennt und mit zwei Litzen verlötet worden, die zu der Lüsterklemme führen. Auf diese Weise können übrigens auch die einzelnen Gleislängen miteinander verbunden werden, falls man es nicht vorzieht, den Kupferstreifen am Schienenstoß zu verlöten. In Zweifelsfällen also lieber eine Kontaktstreifen-Trennung m e h r vornehmen als zu wenig; die Kabel samt Lüsterklemmen befinden sich ja normalerweise unter der Anlagenplatte und stören in keiner Weise.

4. Das Einschottern

Auch hier kann ich heute mit einer einfacheren Methode aufwarten. Bislang habe ich den Schotterbrei (Rezept am Schluß) zwischen den Schienen mühsam mit einem alten elastischen Küchenmesser (Abb. 6) aufgetragen. Neuerdings verdünne ich den Brei, so daß dieser als dickflüssige Masse zwischen den Schienen eingegossen werden kann. Dadurch entfällt überdies ein gesondertes Aufkleben der Gleisstücke. Damit man die Schwellen und Schienenstege nach dem Austrocknen der Schottermasse leichter reinigen kann, sind diese vor dem Einschottern leicht einzufetten. (Bei den Schwellen nur

Abb. 6. Das Einschottern eines Gleisstücks auf einem Arbeitsbrett nebst den erforderlichen Utensilien: Schottermasse und Modellier-Spachtel. OSTRA's altes Küchenmesser (zum nachträglichen Auftragen der Masse zwischen den Schwellen) hat nunmehr ausgedient. Der Brei wird nunmehr zwischen die Schwellen gegossen.

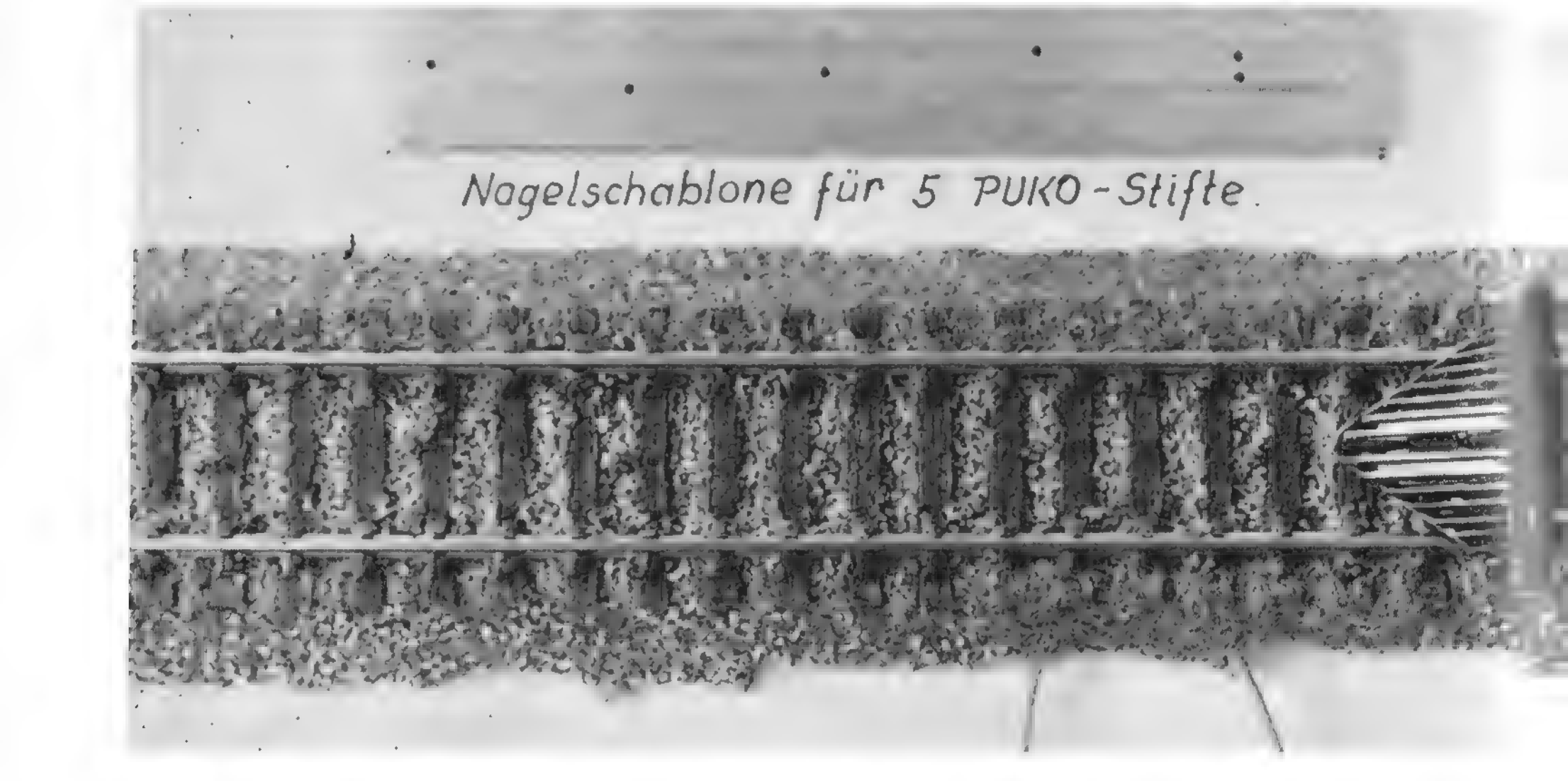




die O b e r f l ä c h e n leicht einfetten, die Seitenteile müssen wegen der Klebefestigkeit fettfrei bleiben!) Die getrocknete Schottermasse läßt sich dann an diesen Stellen besser entfernen.

Die Seitenteile der Böschung werden nach wie vor mit einer Spachtel modelliert und mit Grießschotter bestreut. Nebenbahngleise sehen gut aus, wenn zwischen den Schwellen und an den Seiten „Gras" wuchert (auf Abb. 8 rechts einigermaßen erkennbar).

Abb. 7 und 8. Ein fertiges Puko-Gleisstück, darüber die Nagel-Schablone für 5 Puko-Stifte, darunter die der Deutlichkeit halber herausgeführten Drähte einer Trennstelle mit Anschlußklemme. Wie unauffällig die Pukos à la OSTRA sind, soll die völlig unretuschierte Großaufnahme dieses Gleisstückes beweisen. Ziehen Sie von der Schablone aus jeweils eine senkrechte Linie nach unten, dann können Sie die Pukos — v i e l l e i c h t — entdecken. Wenn nicht, sollen Ihnen die weißen Kreise auf Abb. 7 deren Lage verraten.



Unauffälligere Pukos beim Märklingleis

Hier das eingangs erwähnte Rezept:

Man vermenge 150-200 ccm Wasser mit 50 g UHU-coll, 50 g gesiebtem Sägemehl, etwas schwarze Farbe und etwas ATA oder VIM (zur Vermeidung einer Schimmelbildung) und überspachtle mit diesem Gemisch den Blechkörper, auch zwischen den Schwellen (hier dünn auftragen) und um die Punktkontaktstifte herum (hier dicker). Wenn man die evtl. verschmierten Schienenprofile gleich hinterher wieder säubert, erspart man sich ein späteres mühevolleres Abkratzen!

Nunmehr Grieß mit schwarzer Trockenfarbe mischen und auf die bereits beschotterten Flächen streuen. Am nächsten Tag (so noch nicht geschehen) Schienen reinigen, Puko-Spitzen mit einer elastischen Flachfeile säubern, überschüssige, lose Schotterteile absaugen und etwaige unschöne Stellen nacharbeiten oder ausbessern und Schwellen mit matter dunkelbrauner oder braunschwarzer Farbe nachziehen.

Nicht alle Märklin-Gleise und Weichen auf einmal bearbeiten, sondern erst mal ein kleineres Versuchs-Gleisstück, um Erfahrungen zu sammeln und zu verbessern, was das erste Mal mißlungen sein sollte!

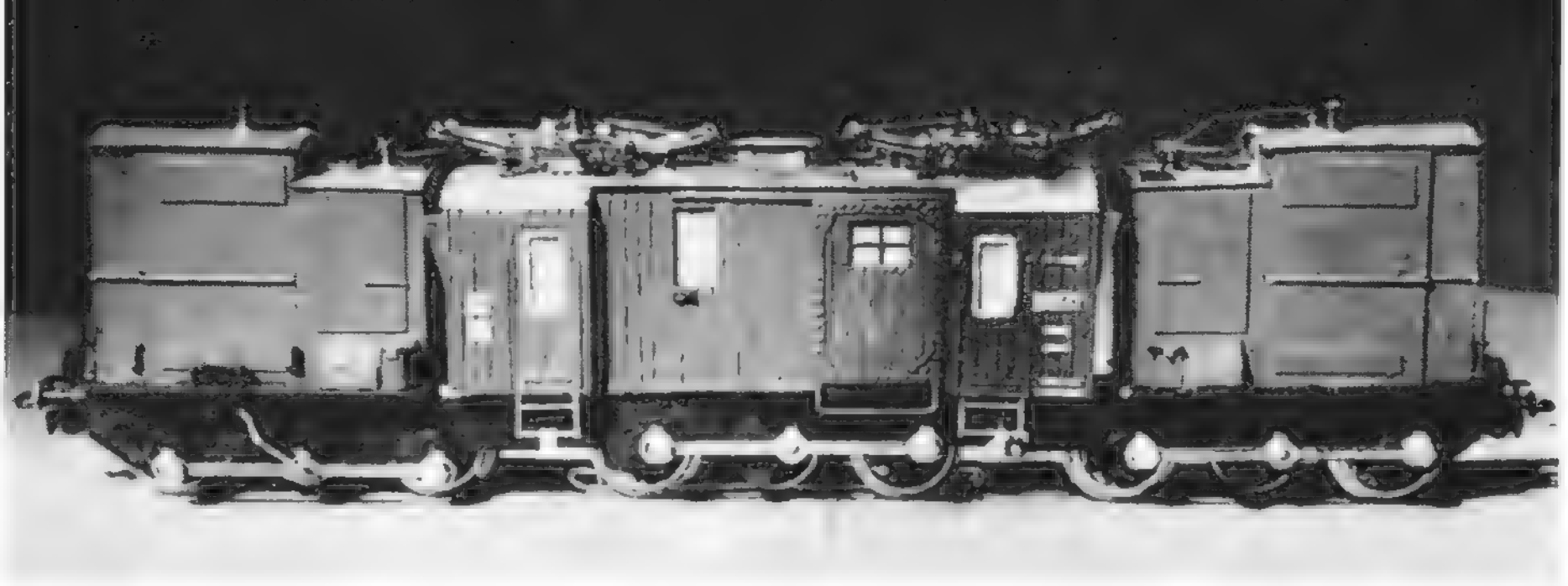


Abb. 1. Motto:
„Was dem einen sin Uhl . . . "

Für dieses Ellok-Ungetüm, die E 91[47] . . .

. . . dürfte der Kreis der potentiellen Käufer wirklich zu klein sein (wie Herr Schirmer in Heft 9/68 schon vermutete). Dieses Modell von der E 91[47] (ehem. pr. EG 547 abc) baute Herr Jan Peters, Aurich, lediglich an Hand einer Abbildung im „Lok-Magazin" Nr. 6. Es läuft auf drei Fahrgestellen der Märklin-Lok Nr. 3000, wovon jedoch nur das mittlere angetrieben wird. Die mittleren „Räder" jeden Gestells sind die Getriebegehäuse-Nachbildung; sie befinden sich 0,5 mm über den Schienen. Die Lok hat also die Achsfolge B + B + B Das Modell fährt mit Oberleitungsstrom; der Umschalter befindet sich innerhalb des Gehäuses. Letzteres entstand aus Holz, Karton, Messing und Kunststoffen und ist dunkelgrün gespritzt. Die Beschriftungen sind fotografische Verkleinerungen.

Einer Maßskizze im „Archiv elektrischer Lokomotiven" nach ist das Modell 2 cm zu lang, doch meint der Erbauer, daß dies kaum auffällt, da die Proportionen in sich stimmen (abgesehen davon, daß Maß-Unterschiede bei dieser allgemein unbekannten Elloktype nur durch Vergleich mit einer Zeichnungsvorlage feststellbar sind).

Der Leser hat das Wort — Bilder als Kommentar

Nocheinmal: *Wo bleiben die Ellok-Oldtimer?*

Herr P. Schirmer aus Essen schreibt in seinem Artikel in Heft 9/68, daß die Elloks der Baureihe E 50.47 – 52 auf den schon sehr früh elektrifizierten Strecken „Oberschlesiens" zum Einsatz gekommen sind. Dazu möchte ich feststelen, daß sich in Oberschlesien bis zum Jahre 1945 keine elektrifizierten Strecken der damaligen Deutschen Reichsbahn befanden. Das elektrifizierte Streckennetz befand sich in der Provinz Niederschlesien, und zwar im und am Rande des Iser- und Riesengebirges und im Waldenburger Bergland. Lediglich die von Waldenburg ausgehende doppelgleisige Hauptstrecke in Richtung Breslau, Freiburger Bahnhof, bzw. zum Güterbahnhof Breslau-West führte durch die schlesische Tiefebene.

Im übrigen bin ich wie Herr Schirmer der Ansicht, daß die einschlägige Modellbahnindustrie wohl keine der oft geforderten Ellok-Veteranen aus der Länderbahnzeit und den zwanziger Jahren auf den Markt bringen wird. Nicht nur ist der Käuferkreis, wie Herr Schirmer richtig sagt, zu klein, sondern das sind Loktypen, die auf Grund ihrer Größe, der Aufbauten, des Antriebs (Stangenantrieb, Blindwellen) und der umfangreichen Achsanordnung (z. B. 2'C 2', 2'Do 1' und 2' B B 2') als Modell auch zu teuer in der Herstellung und somit im Preis sind. Die Modellbahnhersteller bringen nur gangbare Typen auf den Markt und allenfalls einen Oldtimer, wovon sie sich eine entsprechend große Verkaufszahl versprechen.

Wie viele andere Gleichgesinnte hoffe auch ich, daß die Modellbahnhersteller sich endlich der Ellok-Oldtimer aus der Zeit von ca. 1930 bis 1945 annehmen mögen, die ja zum Teil in gewisser Hinsicht Einheitslokomotiven waren und zum andern in größeren Stückzahlen gebaut worden sind. Diese Loktypen dürften auch noch einem weitaus größeren Personenkreis als den Eisenbahn- und Modellbahnfreunden bekannt sein, zumal wenn dieser Kreis um, an oder bei den alten elektrifizierten Streckennetzen in Süd-, Mittel- und Ostdeutschland wohnt bzw. gewohnt hat und wo viele dieser in Frage kommenden Baureihen heute noch im Einsatz sind.

Im Gegensatz zu Herrn Schirmer bin ich jedoch der Auffassung, daß die von ihm genannten Elloks der Baureihen E 06, E 52 und E 91 und in diesem Zusammenhang auch die der Baureihen E 21, E 77, E 80, E 79 und E 95 aus den oben erwähnten Gründen ebenfalls von der Modellbahnindustrie nicht zu erwarten sind. Der Kreis der in Frage kommenden Ellok-Baureihen dürfte m. E. auf die Typen E 04, E 16, E 17, E 44, E 19 bzw. E 18 beschränkt sein. Würden von der Modellbahnindustrie ein, zwei oder gar drei Modelle (z. B. von jedem der drei großen H0-Firmen je eins) innerhalb von ein oder zwei Jahren herausgebracht, so wäre schon viel erreicht und eine große Lücke im Ellok-Programm geschlossen. Jedenfalls ist das derzeitige Programm der Modellbahnindustrie aus dieser Zeit zu klein, zum anderen sind die betreffenden Modelle qualitativ nicht so, wie man es heute von Modellbahnloks erwarten kann (siehe E 32 und E 69 von Fleischmann und E 63 von Märklin oder gar die inzwischen (als Typ) leider ausgemusterte E 18 und E 44). Eine verbesserte und vorbildgetreue Neuauflage der Typen E 32 und E 44 (Fleischmann) und eine Wiederauflage der E 18 oder E 44 (Märklin) wäre für uns Eisenbahn- und Modellbahnfreunde sehr wünschenswert. Auch die Fa. Märklin sollte die E 63 neu auflegen, da alle Modelle beider Firmen, welche vor langen Jahren auf den Markt kamen, im Park der heute überwiegend guten und schönen Modelle aller drei H0-Hersteller nicht mehr vertretbar sind.

Für mich sind die Baureihen E 21 und E 95 (größte deutsche Ellok) die imposantesten, doch dürften diese Typen nur noch wenigen bekannt sein. Eine Möglich-

Abb. 2. Die **E 17** — „meine bisher beste Probiere in N", wie Herr H. Rudolph, Kornwestheim, scherzhafterweise schreibt. (Und weil er gerade dabei war, schuf er auf der Grundlage eines alten Arnold-V200-Chassis gleich noch eine E 94, die zwar nicht abgebildet, aber — wie wir uns überzeugen konnten — dennoch gut gelungen ist).

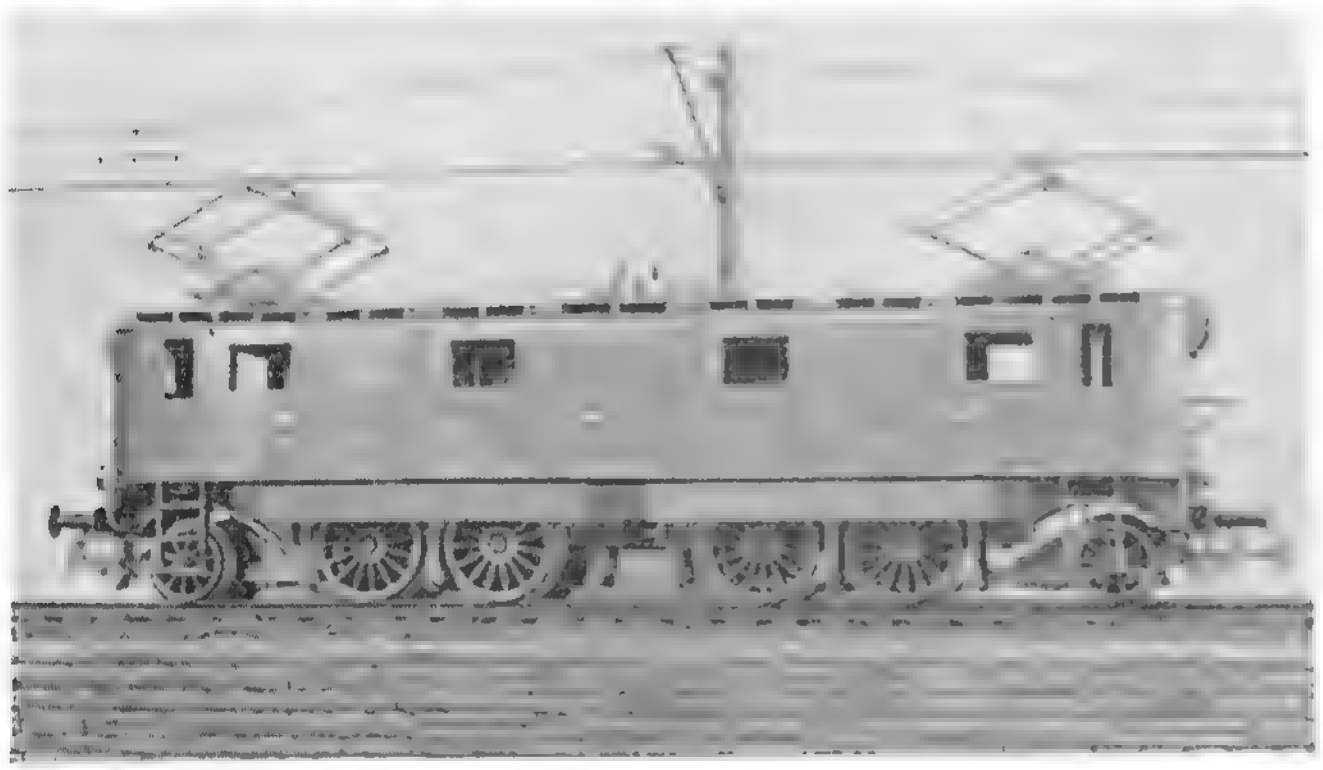


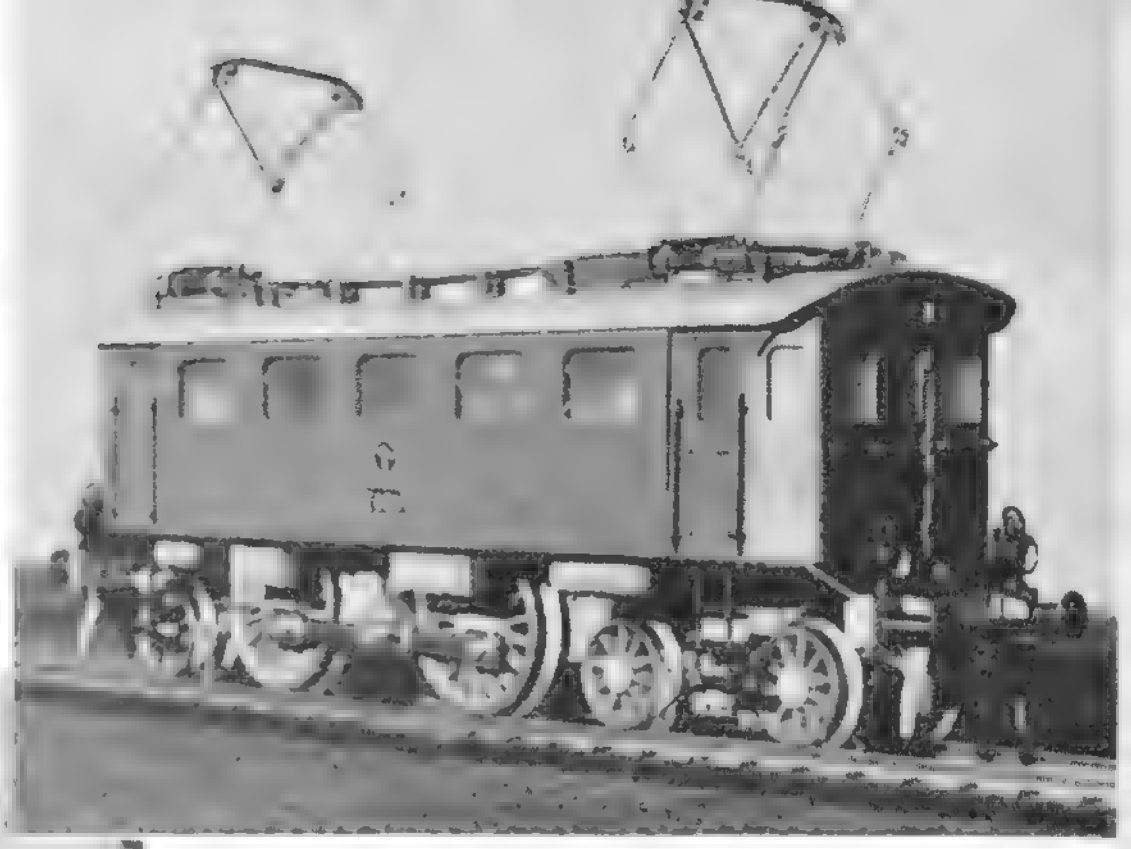
Abb. 3 und 4. Die **E 16** — als H0-Modell des Herrn E. Göckel, Nieder-Olm, und zwar mit den beiden unterschiedlichen Seiten-Ansichten, die nunmal für diese Ellok-Type charakteristisch sind (s. Heft 9/68 S. 433). Höchst interessant das Konstruktions-Rezept: Motor- und Getriebeteile aus einer Märklin'schen E 18, Bürkle-Magnet, Fleischmann-Räder, Gehäuse aus Messing-Blech; Zugkraft: 10 D-Zugwagen-Modelle auf 5%-Steigung.

Vielleicht könnte man sich an die E 16 doch sehr schnell gewöhnen? Finden Sie nicht auch?

Abb. 5. Viel zu stark gewöhnt hatten wir uns alle an „Susi" (eines von Jokl's und Allö's Eichhörnchen im früheren Verlags-Hof Kobergerplatz), das hier an dem prachtvollen H0-Modell einer **E 18** aus Schnabels Modell-Werkstatt knabbert und es für sehr gut befunden hatte!

Bilder als Kommentar –

– und zwar im Gegensatz zu Heft 9/68 heute einige von unseren Lesern selbstgebaute Modelle, die einen Teil der in den beiden Zuschriften genannten Ellok-Typen betreffen. Darüber hinaus stellen diese Modelle eine weitere kleine Auswahl der Selbstbau-Modelle dar, die uns in letzter Zeit erreichten. In den nächsten Heften sind Dampflok-, Triebwagen-, Schmalspur- und Straßenbahn-Modelle an der Reihe.



▲ Abb. 6. **E 02** — als H0-Modell, gebaut von Herrn H. Schönhoff, Münster.

Abb. 7. Eine **E 92**[7], die sicher ebensowenig wie die E 91[47] der Abb. 1 Aussicht hat, jemals in Serienfabrikation zu gehen, noch nicht mal, wenn ein Ellok-Oldtimer-Fimmel ausbrechen würde! Gebaut hat dieses H0-Modell Herr H. Stange aus München. Es ist motorlos und wird — so paradox es klingen mag — als V o r s p a n n - Lok . . . g e s c h o b e n !

Abb. 8. Eine **E 06** — zur Erinnerung an seine Leipziger Schulzeit von Herrn J. Matthias, Reiffenhausen, in H0 gebaut, und zwar unter Verwendung eines Fleischmann-Schwedenlok-Fahrgestells und mittels einer primitiven Werkzeug-Ausrüstung.

Was sagen Sie im übrigen zu dem Felsrelief? Es ist ein ausgehauener Birnbaumstumpf. Und was hinter der Ellok nachläuft, ist der berühmte Pw Post 4ü 28 aus Heft 1/1962.

Abb. 9. „Opus 1" nennt Herr Udo Barthold, Langeoog, sein H0-Modell von der **E 91**, das aus 2 Fahrwerken der Märklin-E 63 entstand, deren Räder radspeicheniso-liert wurden. Es war sein erster Selbstbau-Versuch — aber nicht sein letzter, wie er schrieb.

keit, einen größeren Ellok-Oldtimer auf den Markt zu bringen, besteht für die Fa. Märklin; sie bräuchte sich nur entschließen, aus den Antriebs- und Fahrgestellen ihrer E 63 eine E 91[8] oder 91[9] herzustellen. Denn was bei der Dampflok BR 74 möglich war (die offenbar auf der Antriebsgarnitur der 24er basiert), sollte auch bei dieser Elloktype durchaus gangbar sein.

Die Lücke aus der Zeit der dreißiger Jahre zu schließen, gilt in gleichem Maß für die Triebwagen, und zwar besonders für E-Triebwagen, von denen nicht ein einziger auf dem Programm der Hersteller steht und von denen es doch so schöne Typen gibt, von modernen Nachkriegsbauten ganz zu schweigen!

Hoffen wir, daß sich auf beiden Gebieten bald etwas tut!

Helmut Günther, Nuttlar

In der MIBA 9/XX stellt Herr Schirmer diese nicht ganz unberechtigte Frage. Zwar haben wir eine Märklin/Hamo E 94, gab es eine E 18 und nun wieder eine E 32 (leider 1:82), doch dann ist Feierabend.

Entgegen Herrn Schirmer bin ich aber der Meinung, daß wir nicht n u r hoffnungsvoll nach Japan blicken sollten. Da bei der Deutschen Bundesbahn doch wohl in absehbarer Zeit keine neuen E- und V-Loks zu erwarten und fast alle Neubauloks als Modell im Handel sind, wird auch die deutsche Modelleisenbahnindustrie zwangsläufig auf ältere Typen zurückgreifen müssen. Es scheint also an der Zeit zu sein, (wieder) einmal zu klären, w e l c h e Elloktypen als Modell Aussicht auf Verwirklichung hätten und hergestellt werden sollten.

Dabei müssen m. E. besonders die Gesichtspunkte berücksichtigt werden, die den „Spielzeug-Käufer" veranlassen würden, diesen oder jenen Old-Timer zu erwerben; denn schon aus reiner Selbsterhaltung ist fast nur diese große Käuferschicht für die Industrie interessant.

Wird die neue Trix T 3 gekauft, weil sie einfach „niedlich" oder „süß" ist, so könnte zum Beispiel eine E 77 oder E 91 auf Grund des bei den Neubauloks unbekannten und darum in seiner Bewegung interessanten Stangenantriebs oder der ungewohnten dreigliedrigen Kastenform ansprechen.

Einer schnittigen weinroten E 19 oder zumindest verbesserten Neuauflage der Märklin E 18 wären bestimmt auch gute Verkaufserfolge beschieden, da die – aus der Sicht des Laien – in der Form ähnliche E 03 gleich einen dazugehörigen TEE-Wagenzug verlangt.

Eine E 16 würde da wegen ihres „unfertigen" Aussehens wohl schlechter wegkommen. Es hat wenig Sinn, von der Industrie Lokmodelle zu fordern, die bei der großen Käuferschicht nicht „ankommen" oder die für die derzeitigen Gleisradien nur bedingt verwendbar sind.

Dies sollten, wie schon gesagt, nur Überlegungsbeispiele sein, Überlegungen aber, denen sich der Modelleisenbahner nicht verschließen darf.

Es sollte möglich sein, der Industrie Vorschläge zu machen, die diese Gesichtspunkte berücksichtigen. Nur der Verkaufs e r f o l g eines Lok-Modells wird die Industrie ermutigen, in dieser Richtung mehr zu tun.

Ein Anfang müßte allerdings gemacht werden.

H. R. Sülldorf, Hannover

1948 *war John Allen's H0-Anlage nur 2,20 x 1,15 m groß, aber richtungsweisend für europäische Modellbahner. Seine Anlage stellte für die damalige Zeit in jeder Beziehung das non plus ultra dar.*

1968 *Inzwischen ist sie zu einer riesigen zungenförmigen Anlage angewachsen und nach wie vor huldigt John Allen aus Monterey/USA der Romantik und den Oldtimern. Auch Schmalspurbahnen einschließlich Doppelspurgleise sind nicht vergessen und der nebenstehende Anlagentorso von 1948 (die „Urzelle") stellt quasi das Herz der heutigen Großanlage dar.*

Abb. 1. Die Felsnase zwischen den zwei Viadukten ist zwar nicht breit, aber dennoch so dominierend, daß die Erbauer der Semmering-Bahn tatsächlich gut getan haben, sie nicht wegzusprengen, sondern zu durchbohren (Krausel-Tunnel). Links (vor der Lokomotive) gut erkennbar: das Portal des Polleroswand-Tunnels (s. a. Abb. 2). (Fotos Abb. 1, 3 und 5 vom Verfasser)

Kapriolen des Vorbilds oder:

von Mr. O. Pfanzagl, Wien

Krausel-Tunnel, „Kalte Rinne" und Weinzettelwand-Tunnel

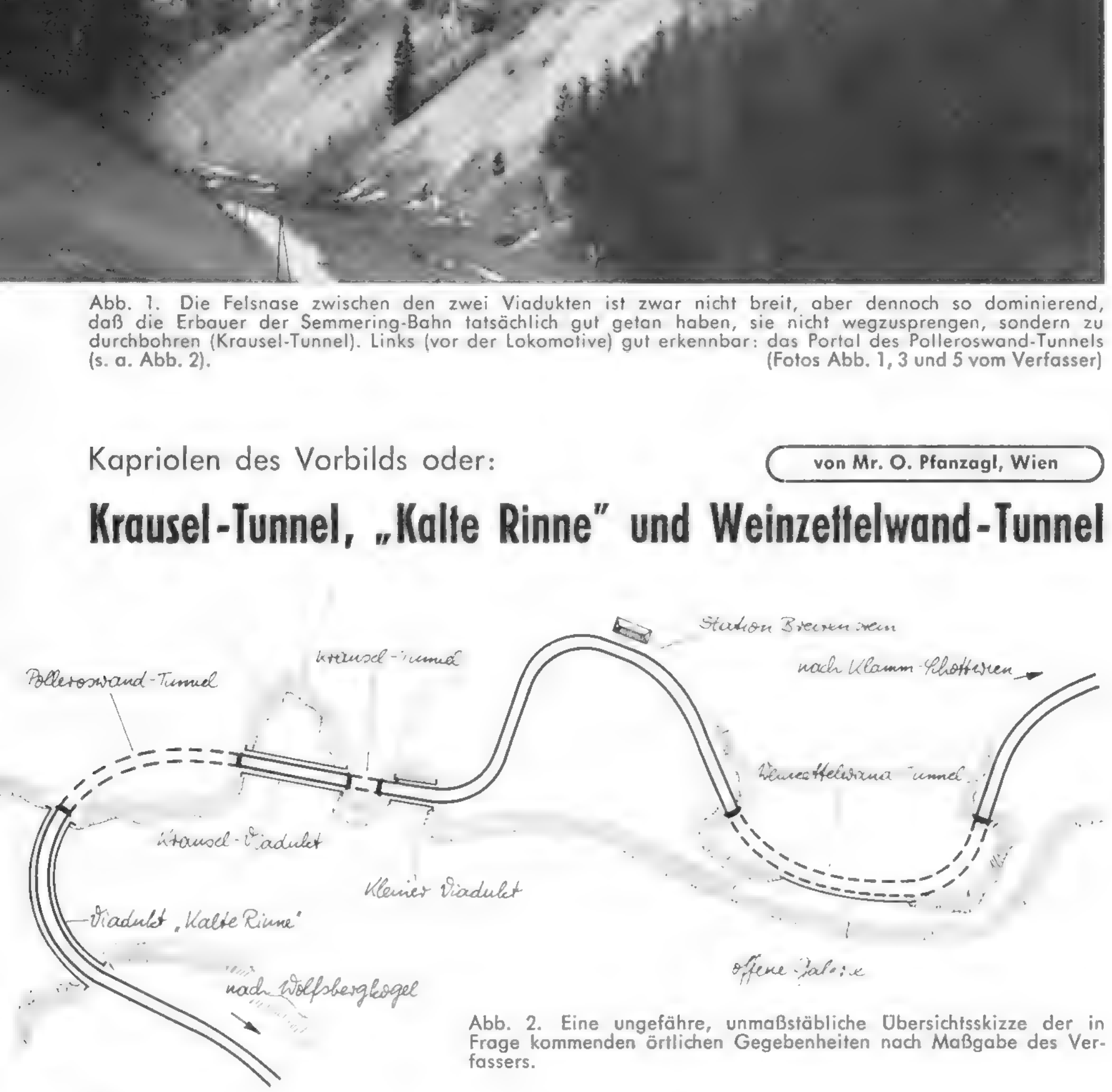


Abb. 2. Eine ungefähre, unmaßstäbliche Übersichtsskizze der in Frage kommenden örtlichen Gegebenheiten nach Maßgabe des Verfassers.

Abb. 3. Der auf Abb. 1 links nicht deutlich genug sichtbare Krausel-Viadukt, der zwar nicht so imposant wie der Viadukt „Kalte Rinne" (Abb. 4) ist, aber ebenso wie jener zweistöckig!

In Heft 3/1968 S. 100 brachte die MIBA unter der Überschrift „Der Mini-Tunnel" ein Bild vom Krausel-Tunnel der Semmering-Bahn, der so kurz ist, daß er im Regelfall weggesprengt gehört. In Wirklichkeit gehört aber diese Felsnase (wie Abb. 1 erkennen läßt) zu einer Felspartie, die das Landschaftsbild beherrscht, und so ist es verständlich, daß die Erbauer der Semmering-Bahnstrecke wohlbewußt einen kleinen Tunnel anlegten, um das Gesamtbild nicht zu sehr zu beeinträchtigen. (Womit wieder einmal die geforderte Begründung für eine solche Kuriosität gegeben wäre! D. Red.). Auf Abb. 1 ist die Lage des Krausel-Tunnels zwischen den beiden Viadukten gut zu erkennen, ebenso am linken Rand die Einfahrt in den Polleroswand-Tunnel. Am anderen Ende dieses Tunnels schließt ein zweistöckiger Viadukt an, die sog. „Kalte Rinne" (Abb. 4), wie er wohl noch auf keiner Modellbahn-Anlage zu finden sein dürfte.

Abb. 4. Eine Aufnahme vom Viadukt „Kalte Rinne", die fast in diesem „Sommer" gemacht sein könnte. (Foto: Dipl.-Ing. W. Gruber, Graz)

Zwischen den Stationen Breitenstein und Klamm-Schottwien (s. Abb. 2) liegt der Weinzettelwand-Tunnel mit seiner berühmten offenen Galerie, aus der man einen wunderschönen Tiefblick in die Adlitzgräben hat. Es handelt sich hier nicht ausschließlich um eine Schutzüberdachung für kleinere Schneelawinen, sondern m. E. weit mehr um eine Rauchabzugsmöglichkeit (oder zumindest beides zusammen).

Die 6 Rundbogen der Galerie sind in Ziegelmauerwerk aufgeführt, ebenso die Teilbögen des eigentlichen Bahnkörpers.

Der Senf der Redaktion:

Wieder einmal gilt das Motto: „Kleine Ursache (das Bild in Heft 3/68) – große Wirkung (der heutige Artikel)!" Und weil sich die offene Galerie des Weinzettelwand-Tunnels so gut für Modellbahn-Zwecke eignet, haben wir Pit-Peg bemüht, der wieder einmal gekonnt diese Situation für eine Modellbahn-Anlage umsetzte. Daß das Schaubild in gewissem Sinn als Fortsetzung der Skizze in Heft 3/1968 S. 55 gedacht ist, sei nicht nur am Rande vermerkt, sondern eröffnet für einen Bahn-Romantiker ungeahnte Perspektiven, zumal ja auch die beiden Strecken über die Brük-

Abb. 5. Ein Hochgebirgsmotiv, das für einen Modellbahn-Romantiker (à la John Allen) in mehrfacher Hinsicht interessant ist, wie aus dem Haupttext hervorgeht: die offene Galerie im Weinzettelwand-Tunnel. Es handelt sich nicht um zwei Bahnlinien übereinander, sondern um eine Überdachung, die auf Pfeilern ruht und wie eine längshalbierte Brücke wirkt.

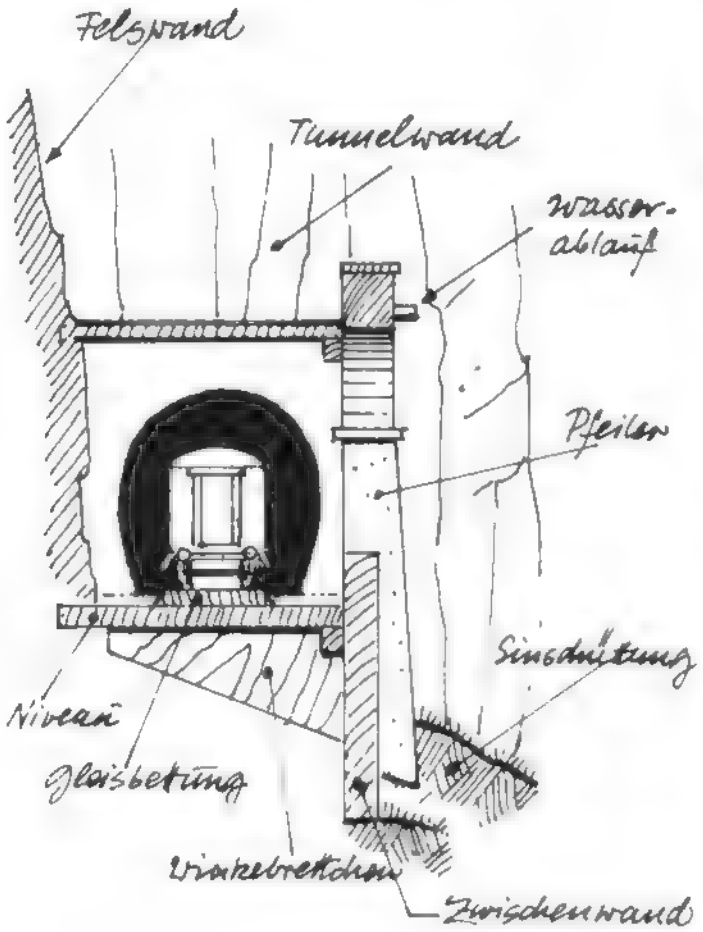
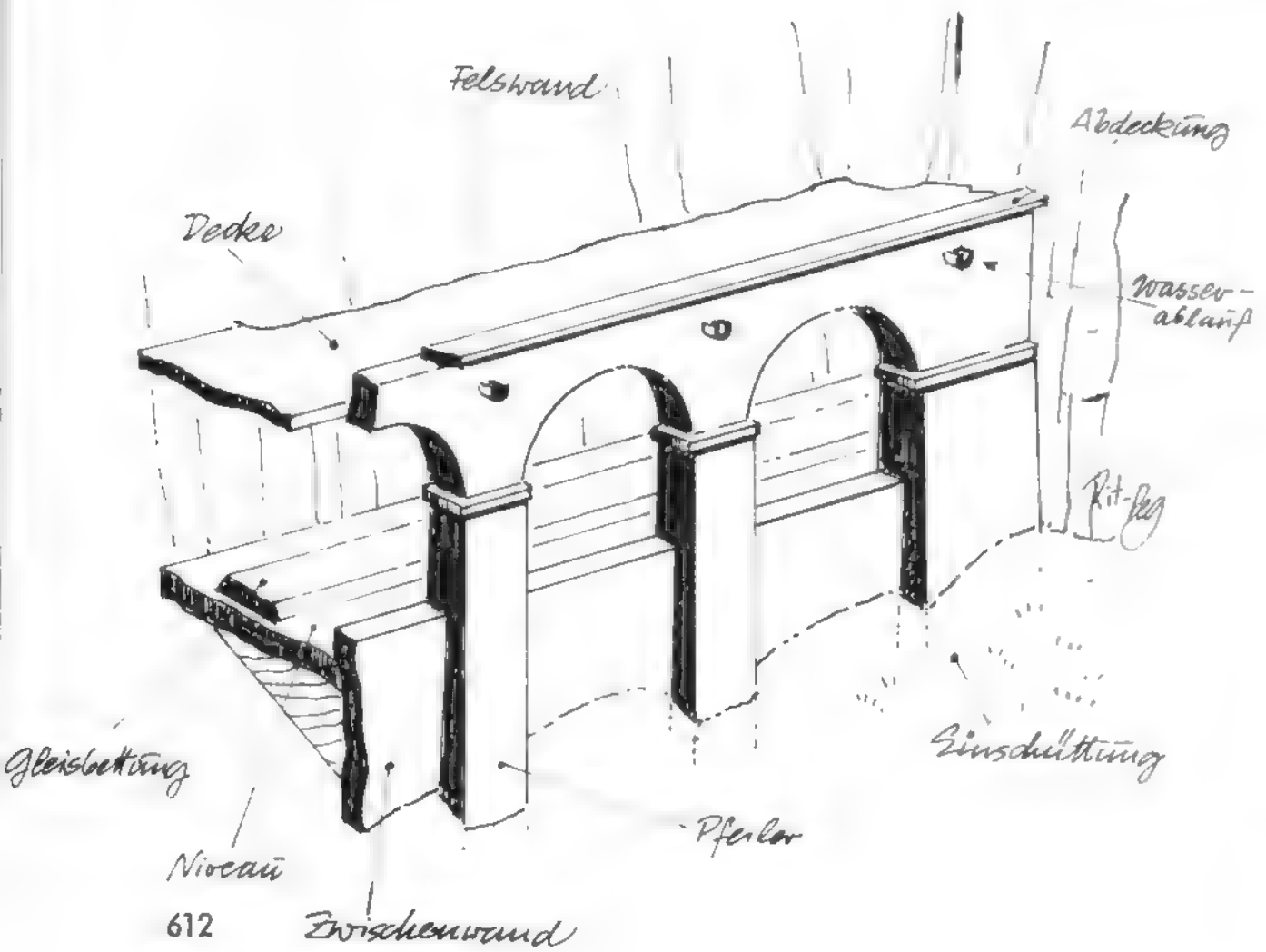


Abb. 6 und 7. Um die Angelegenheit anschaulich zu machen, hat Pit-Peg zwei Skizzen „hingeworfen", zu denen höchstens zu sagen ist, daß er analog seinem Schaubild eine eingleisige (statt eine zweigleisige) Strecke vorgesehen hat.



ken (im Vordergrund der Schauskizze) nicht „von ungefähr" kommen. Der Bahn-Romantiker müßte in einem solchen Fall allerdings die Hügelkuppe (links auf S. 55 von Heft 3/68) höher gestalten und die hintere Bahnlinie in mehreren Serpentinen auf wenigstens 60–70 cm (in H0) hochführen. Über die Wirkung einer Fußboden-Schlucht haben wir uns ja in Heft 10/1967 ausführlich ausgelassen und Pit-Peg's Schaubild sagt in dieser Hinsicht mehr als noch so viele Worte!

Diese offene Galerie ist jedenfalls eine sehr interessante Angelegenheit, um ein Bergmassiv aufzulokkern und darüber hinaus schon deshalb reizvoll, weil man einen in einer mehrstöckigen Gleisschraube fahrenden Zug zwischenzeitlich mal wieder zu sehen bekommt.

Und die Landschaftsgestalter werden sich freuen, ein Vorbild gefunden zu haben, bei dem die Felswände arg nackt und kahl sind

Abb. 8 Pit-Peg's Schaubild ist eine großartige Anregung, wie man die offene Galerie und eventuell noch den Krausel-Viadukt (oben links) in eine Modellbahn-Anlage einbauen könnte.

(Abb. 5) und an den Hängen keinen Baum- oder Strauch-Bewuchs aufweisen. Die wenigen Tannen oder Kiefern oben könnten ebenso gut auf eine Hintergrund-Kulisse gemalt sein, zumindest könnte man beim Betrachten von Abb. 5 durchaus diesen Eindruck haben.

. . . und das ist Pit-Peg,

der große Meister (und WeWaW's besonderer Freund), der bereits 20 Jahre an der MIBA mitarbeitet und dessen „Anlagen-Fibel" bis jetzt seine Modellbahn-Arbeiten krönte. Oh, er hat noch einiges vor — vorausgesetzt, daß ihm seine Tätigkeit als Kunstmaler endlich etwas mehr Zeit dazu läßt. Auch die heutigen Skizzen konnten wir ihm gerade noch kurz vor seinem (kurzen) Urlaub „abjagen"!

Pit-Peg (= Norbert S. Pitrof, Pegnitz) ist nicht nur ein „alter" (jedoch ewig junger) Modellbahner, sondern — zum guten Glück! — ein Künstler, der sein Wissen und seine Ansichten anderen auf anschaulichste Weise vermitteln kann — der heutige Beitrag beweist es wieder einmal „überdeutlich"!

Vom Glmghs Leipzig zum M D 4

Eine interessante Stammbaumgeschichte von Klaus Gerke, Soest

Für uns Eisenbahnfreunde und Bastler ist es immer interessant, wenn wir bei den verschiedensten Wagentypen Ähnlichkeiten herausfinden, Varianten einer bestimmten Grundtype, die wir uns dann ohne großen Aufwand aus vorhandenen Industriemodellen anfertigen und somit unseren Fahrzeugpark bereichern können. Bei den Reisezugwagen sind solche nach der Bauart zusammengehörige Fahrzeuge in „Gruppen" zusammengefaßt, was auch immer außen angeschrieben ist. So sind z. B. die Schnellzugwagen der „Gruppe 29" ein feststehender Begriff, wobei die Zahl zumeist das Baujahr der ersten Grundtype, hier also 1929, angibt. Die Güterwagen waren früher darüberhinaus nach Direktionsnamen unterteilt, was wohl noch allgemein bekannt ist. Diese Verwandtschaft der einzelnen Wagen untereinander ist an sich nichts Besonderes; einmalig ist aber wohl, zumindest bei der Deutschen Bundesbahn, daß gleich ein ganzer Zug von Güterwagen sowohl mit einem 2achsigen Personenzug-Wagen als auch mit einem 4achsigen Schnellzug-Wagen auf das Engste verwandt ist. Hier ist der recht interessante Stammbaum (Abb. 2):

Stammvater ist ein großer gedeckter Güterwagen, der Glmghs „Leipzig". Die vielen „Kennbuchstaben" deuten auf eine bessere Herkunft hin: h = er hat eine durchgehende Heizleitung, s = für schnellfahrende Züge geeignet, also auch in Personenzügen. Diese Grundtype, deren Bauzeichnung in Heft 14/I, S. 22 steht, wurde bis 1949 angeschafft, zumindest in der Spezialausführung mit Entlade-Trichtern im Wagenboden (siehe Text zu o. a. Bauzeichnung).

Weiter eignet sich dieser Wagen wegen seiner besonderen Eigenschaften als Fahrzeug für den Stückgut-Schnellverkehr, wobei man immer je zwei zu den bekannten „LEIG-Einheiten" eng zusammenkuppelte und mit Faltenbalg-Übergang versah (s. Heft 9/IV S. 291).

Als man dann im zweiten Weltkrieg dringend neue Personenwagen benötigte, entstand 1943 der zweiachsige sog. Behelfspersonenwagen Mci (M = Mannschaftswagen), dessen Bauzeichnung und Beschreibung die MIBA bereits in Heft 6/I brachte und zum guten Glück nochmals in verbesserter Form in Heft 15/67 S. 784 wiederholte. Beim Neubau dieses Wagens beabsichtigte man nur eine kurzfristige Verwendung als Behelfswagen und baute ihn deshalb in großen Stückzahlen nach den Fertigungsmethoden des Güterwagenbaues, eben des (im Kriege vereinfachten) Glm Leipzig, um sie später als Güterwagen weiter zu verwenden.

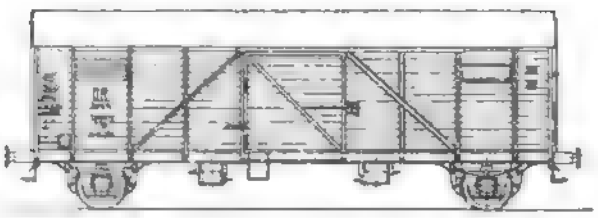
In den Wagenpark der neuen Deutschen Bundesbahn kamen noch ca. 600 Mci. Diese waren nun einerseits zur Personenförderung nicht mehr zu verwenden, andererseits herrschte ein fühlbarer Mangel an großen Gepäckwagen, die zunächst für die dringlichste Beschaffung an Fahrzeugen für den Reisezugverkehr durch Neubauten und Umbauten nicht vorgesehen waren.

Deshalb vergab die DB an die Fa. Hansa-Waggonbau in Bremen ein Umbauprogramm, wobei je zwei Mci-Wagenkästen zusammengesetzt und auf vorhandene Drehgestelle, Typ „Schwanenhals" (amerikanische Bauart) aufgesetzt wurden. Die so entstandenen Gepäckwagen für den Schnellzug- und Expreßgutverkehr, MPw 4 je 55 (Abb. 1), sind für 120 km/h vorgesehen, haben eine recht große Ladefläche von 50 m² und laden 14 t bei 30 t Eigengewicht (Bauzeichnung auf S. 618/619). Die erste Serie

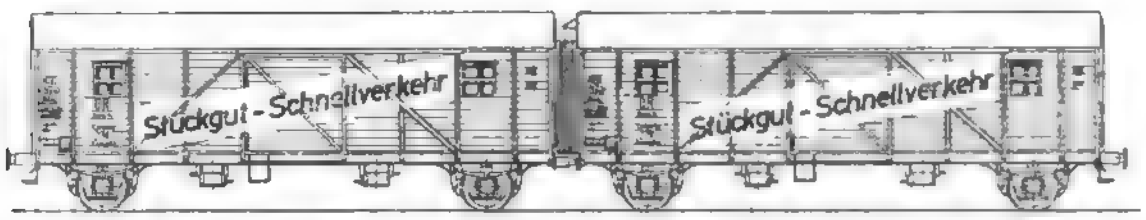
Abb. 1. Der MD4i, den es in einigen Variationen gibt, wie in Abb. 2 dargelegt wird, und die wir z. T. in den Abb. 3—7 vorstellen.

Sämtliche Aufnahmen vom Verfasser.

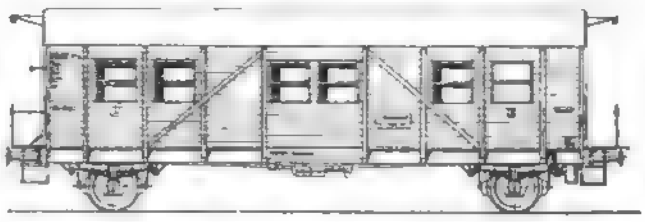
Abb. 2. Der Stammbaum



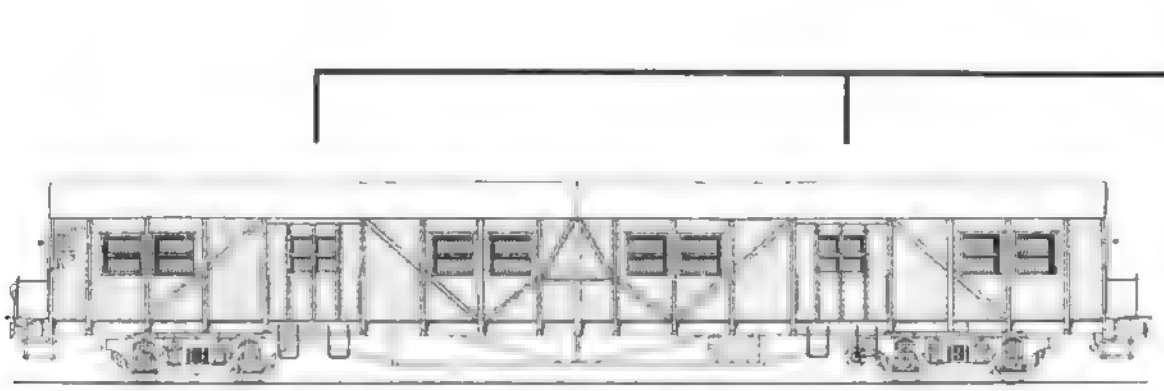
Stammvater
Glmhs „Leipzig"
(Bauplan in Heft 14/1949)



Leig-Einheit kurzgekuppelt
(s. Heft 9/1952 S. 292)



Mci-Behelfspersonenwagen
(Bauplan in Heft 15/1967 S. 785)



2 x Mci = MD4i
läuft in großen Stückzahlen als Pw in Schnell- und Eilzügen (auch Expreßgut, Postschnellgut etc.)

Variationen

Autotransport-wagen für Reisezüge (Stirnwandtüren)

Arztwagen für Hilfszüge (Sonnenschutz-dach)

Werkstattwagen für Unfälle (Außen-beleuchtung)

Blumentransport Riviera-Deutschland (Lüftungsschlitze)

Kükentransport Holland-Italien (mit speziellen Dachlüftern)

hatte noch keine Vorbauten, später bekamen die Wagen z. T. noch Gummiwülste an den Vorbauten zum geschützten Übergang innerhalb der Züge sowie seitliche Türen. Es wurden insgesamt 238 (!) Wagen angeschafft.

Im Laufe der Zeit erhielt dieser wegen seiner Größe und Verwendbarkeit in Schnellzügen beliebte MPw eine ganze Reihe von Spezialausrüstungen: Als man den Autotransport in Reisezügen einführte, rüstete man eine Reihe dieser Wagen um. Der Wagenkasten wurde bis über die Puffer vorgezogen und mit einer breiten Jalousie verschlossen, damit Autos ungehindert durchfahren können. Es gibt solche Autotransport-Wagen noch mit der ursprünglichen Seitenwand-Aufteilung vom Mci her (Abb. 3); bei der fälligen Aufarbeitung werden die Gepäcktüren aber ausgebaut und nur noch vier Fenster je Seitenwand vorgesehen (Abb. 4). Die Lüfter an den Stirnseiten sind hier von den B 3y Umbauwagen entlehnt. — Es gibt noch einen weiteren Autotransport-Wagen, der diesem ähnelt. Er entstand aus einem 4achsigen G-Wagentyp, der genau wie der Mci als behelfsmäßiger Sitzwagen im Kriege gebaut wurde mit neun Abteilen und Seitengang. Dieser als „Landser-Schlafwagen" bekannte Holzwagen ist aber durch seine auffallenden Diagonal-Verstrebungen deutlich zu unterscheiden (Abb. 5).

Weitere Spielarten des MPw sind: voll ausgerüstete Werkstattwagen, wie sie für Hilfszüge in den Bws vorgehalten werden (Bauzeichnung im nächsten Heft). Für den

▲ Abb. 3.
Autotransport-Wagen.
Merkmale: Vorbauten über den Puffern, große Stirnwandtüren und Gummiwulste.

Abb. 4.
Autotransport-Wagen, der zwar auch aus dem MD4i hervorgeht, nach der Aufarbeitung aber eine etwas andere Seitenwandaufteilung erhielt.

Abb. 5
Dieser Autotransportwagen entstand aus dem ehemaligen Landser-Schlafwagen, hat also mit dem MD4i nichts zu tun!

Abb. 6.
So sieht ein MD4i als Arztwagen aus.

Abb. 7. Der Kükentransportwagen mit den speziellen, unterschiedlichen Dachlüftern.

Einsatz bei Dunkelheit erhielten diese Leuchtstofflampen außen an den Längswänden. Ein recht aufwendiger Wagen dieser Sippe ist der Arztwagen (Abb. 6), der an einigen Schwerpunkten bereit steht. Er enthält einen Liegeraum für 21 Tragbahren, den Arztraum und einen Raum für Hilfsmannschaften. Seine äußerlichen Unterscheidungsmerkmale sind: einfache seitliche Türen an Stelle der großen Falttüren, sowie ein Sonnenschutzdach.

Für den recht großen Schnittblumen-Versand aus dem Süden gibt es MPw's mit Sondereinrichtungen; interessanter sind hier aber die „Kükenwagen". Für den Transport lebender Küken zwischen Holland und Italien machen die Verlader sich den Umstand zunutze, daß die Natur die eben ausgeschlüpften Küken für 24 Stunden mit Nahrung ausstattet. Während dieser Zeit reist das Feder- besser „Flaum"-Vieh in großen internationalen Schnellzügen, und gar mancher Reisende mag schon verwundert das vieltausendstimmige Gepiepse aus diesem Wagen vernommen haben. Für uns, die wir beim besten Willen diese Wagen nicht mit Miniatur-Küken bevölkern können, sind deshalb nur die äußeren Merkmale dieser Kükentransporter interessant: außer Lüftungsschlitzen in den Türen noch reichlich Lüfter auf dem Dach und zwar interessanterweise sowohl Flettner-Lüfter als auch die modernen Kuckuck-Luftsauger (s. Abb. 7). Es mag sicherlich noch mehr Nachkommen des großen alten Leibniz, Verzeihung ... Leipzig geben, wer kennt sie?

Für den Modellbahner müßte eigentlich die Industrie hier anbeißen und uns wenigstens die Grundtype liefern. Früher hätten wir uns ja sofort an den völligen Selbstbau gemacht, aber im Zeitalter eines Gmhs 30 „Oppeln" der Firma Liliput oder eines Gms 54 von Trix dürften inzwischen selbst die verschworensten Selbstbauer verständliche Hemmungen haben ...

Anmerkung der Redaktion:

... was wir bezweifeln möchten, da es unserem Schriftverkehr nach e i n i g e Bauinteressierte gibt, die bedauert haben, daß wir in Heft 15/1967 nicht die Bauzeichnung des MD4i gebracht haben. Wir wollen heute das Versäumte nachholen und präsentieren auf den nächsten Seiten die gewünschte Bauzeichnung.

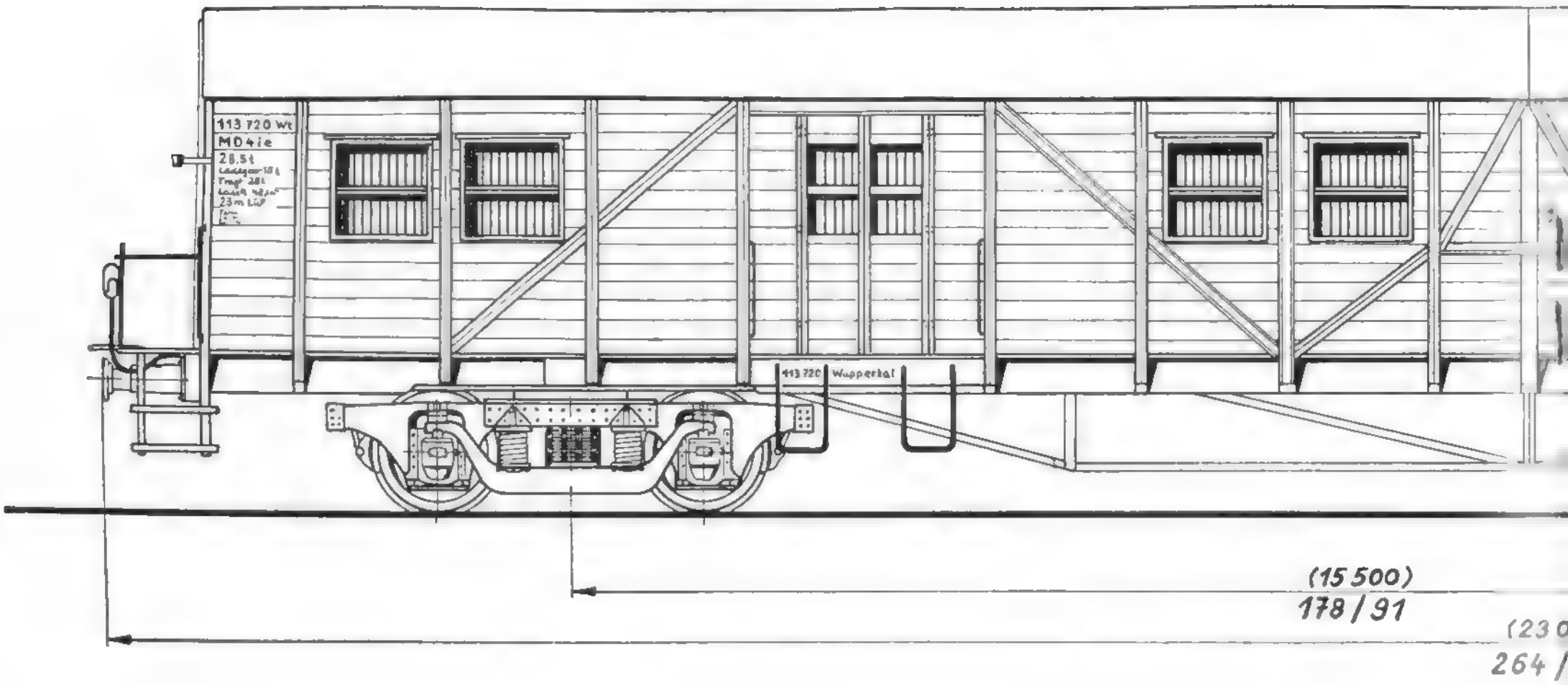
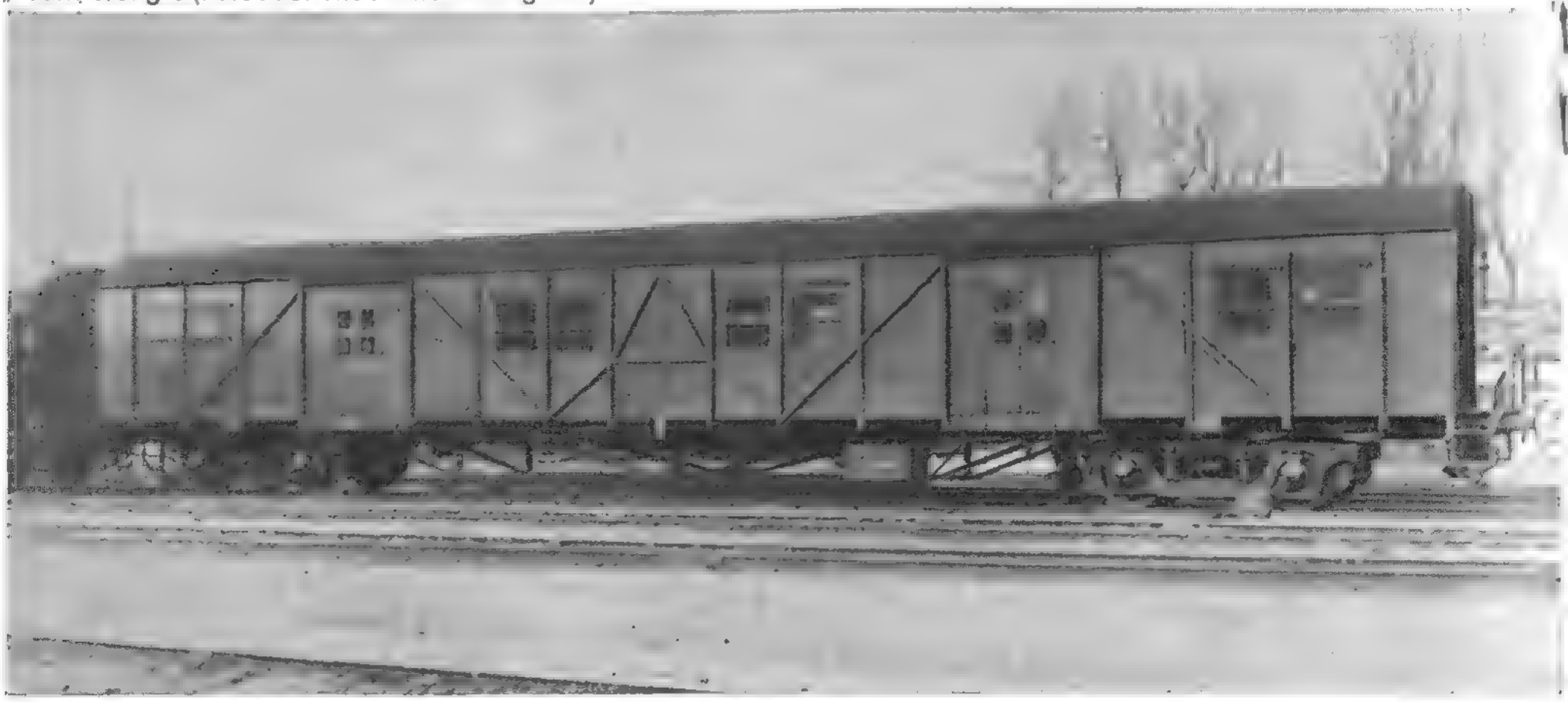
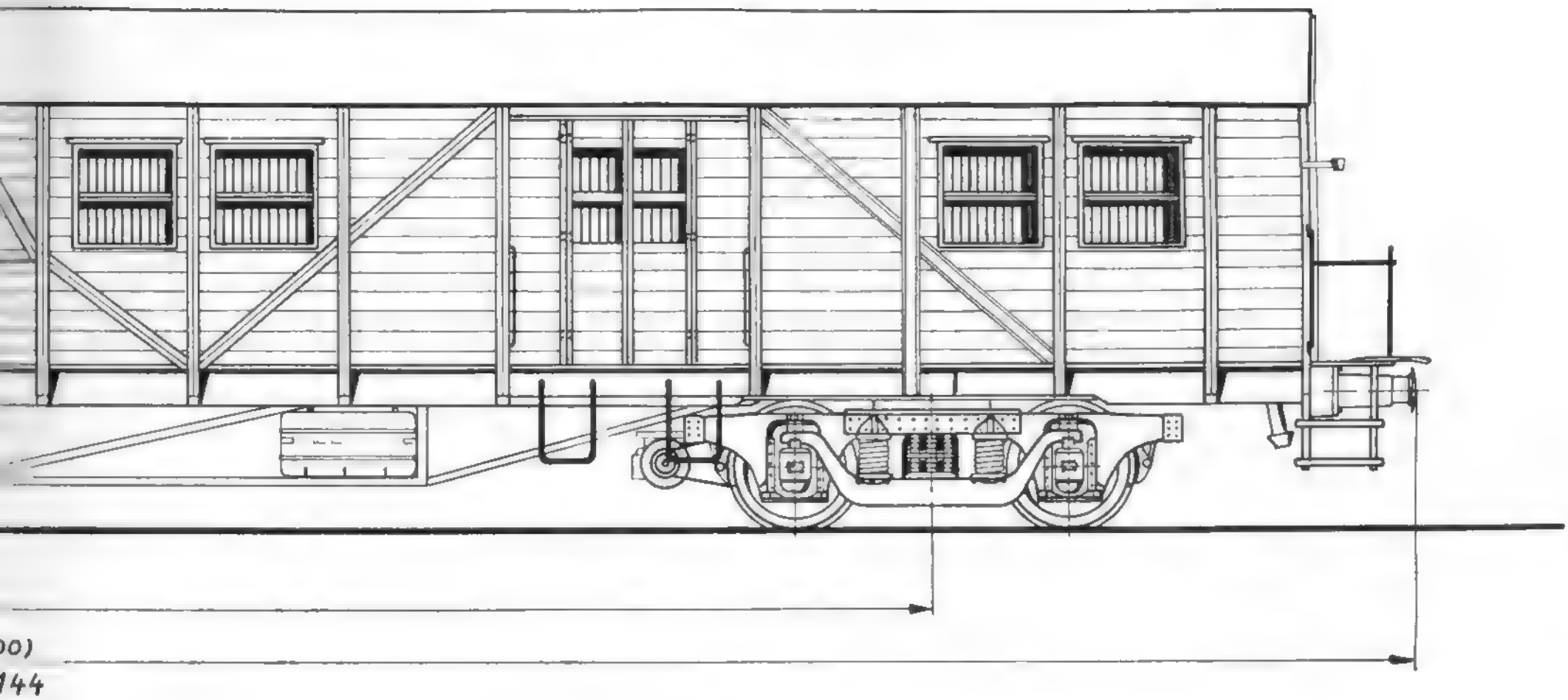
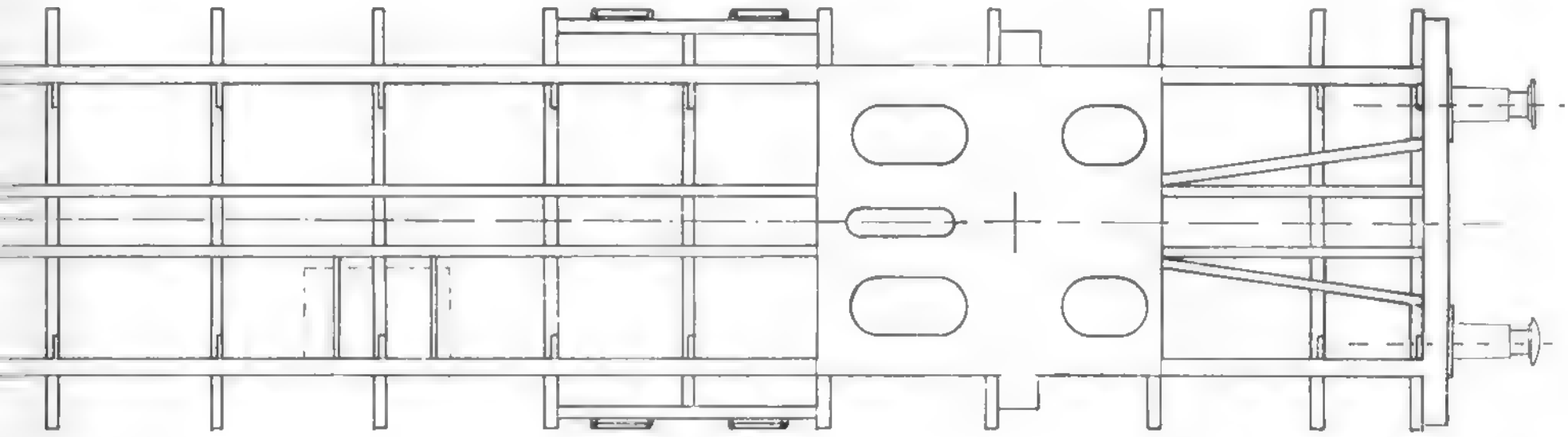


Abb. 1a - c. Seitenansicht, Stirnansicht, halber Längsschnitt und halbe Rahmendraufsicht in 1/1 H0-Größe (1 : 87) von Ing. G. Balcke und F. Frieber. Der Rahmen mußte „frei Schnauze" konstruiert werden, da keinerlei amtliche Unterlagen erhältlich waren und außerdem alle möglichen Rahmen „aufgearbeitet" worden sein sollen. — Die (bereits „traditionellen") Zeichnungen in N-Größe sind erst im nächsten Heft enthalten!

Abb. 2. Das Vorbild der heutigen Bauzeichnung: der Wagen-Typ mit der interessanteren Seitenwand-„Profilierung". (Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt)







Behelfspackwagen MD4ie

Wie Herr Gerke bereits ausgeführt und dargestellt hat, entstand dieser Wagentyp durch Zusammenbau von zwei Mci-Wagen zu einer Einheit, und zwar zu einem Vierachser mit Schwanenhals-Drehgestellen und mit der respektablen H0-Länge von 23 cm LüP. Ein Sprengwerk unterm Wagenboden und Verbindungsprofile zwischen den Wagenkästen sorgen für einen festen Zusammenhalt der Wagenkästen. Die beiden jeweils äußeren Plattformen an den Stirnwänden werden belassen, ebenso die Fenster, bis auf diejenigen, die den beiden Klapptüren (zwei auf jeder Seite) weichen mußten.

Die Abb. 2-3 zeigen den nunmehr als Behelfs-Packwagen fungierenden „Doppelwagen" in zwei leicht voneinander abweichenden Ausführungen, erkennbar auf den ersten Blick an den unterschiedlichen Profilverbindungen in der Wagenmitte (an der Verbindungsstelle der beiden Wagenkästen). Für unsere Bauzeichnung wählten wir das optisch irgendwie reizvoller erscheinende Vorbild der Abb. 2.

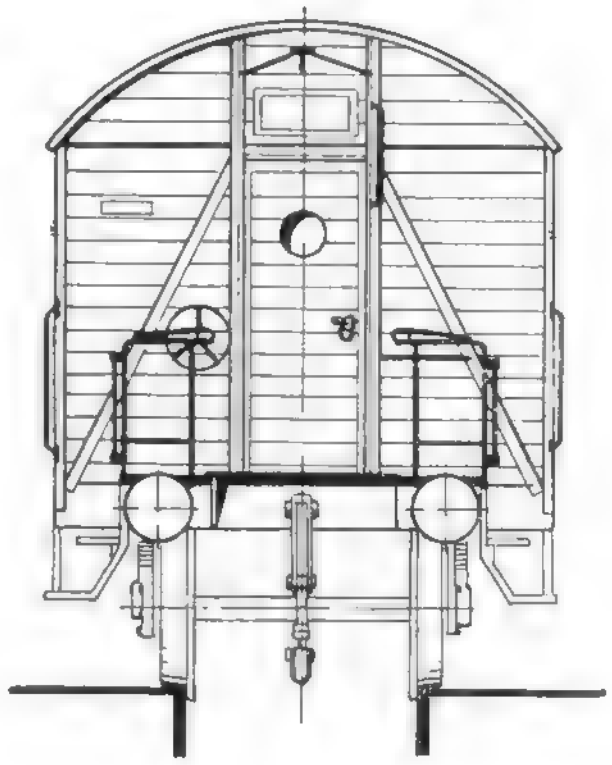


Abb. 3. Daß dieser Pw 4ie irgendwie „eleganter" aussieht als der umseitig abgebildete, hat er wohl mehr dem Fotografen und dem Sonnenschein zu verdanken. Vielleicht ist er auch neu gestrichen. Er ist und bleibt dennoch auch ein MD4i. (Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt, Wuppertal-Barmen)

Der Selbstbau ist u. E. jedoch nicht so schwierig, wie Herr Gerke meint. Gut, er erfordert eine gewisse Geschicklichkeit im Umgang mit den diversen feinen Profilen (von Nemec), aber mit Geduld, Spucke und UHU-plus kann man es schon schaffen, zumal sich die Bretterwände verhältnismäßig leicht und sogar natürlicher als mit Kunststoff durch Einritzen von feinen Fugen in dünnes Sperrholz imitieren lassen. Der einzige Trick: Man muß darauf bedacht sein, die Profile gut zu entfetten, den UHU-plus-Klebstoff nur hauchdünn aufzutragen und das Ausrichten der Profile erst nach gut einer Stunde vorzunehmen, wenn der Klebstoff gerade beginnt anzuziehen. Vor diesem Zeitpunkt artet dieser Versuch zu einer heillosen Hin- und Herrutscherei der Profile aus. Die Wartezeit mittels einer Lampe zu verkürzen, ist in diesem Falle nicht ratsam, da sich sonst die Sperrholz-Seitenwände verziehen und durchwölben.

Das Rahmenwerk (Abb. 1b), das wir in Ermangelung entsprechender Unterlagen „Frei Schnauze" entwerfen mußten, entsteht im Interesse einer tieferen Schwerpunktlage des Wagenmodells aus Nemec-Metallprofilen, doch kann ein Anfänger auch ein entsprechend großes Buchenholz-Brettchen von 3 mm Stärke verwenden, das er mit Aussparungen für die Drehgestelle versieht. Pufferbohle und Puffer muß er jedoch wohl oder übel an den Stirnseiten des Brettchens anbringen. Passende Schwanenhals-Drehgestelle sind zum guten Glück als Trix-Ersatzteile erhältlich, so daß ein Selbstbauer wirklich nicht so schwarz zu sehen braucht wie Herr Gerke.

Nichtsdestotrotz unterstreichen wir faustdick seinen „Rippenstoß" an die Industrie, den gezeichneten Wagentyp zu liefern, wodurch wir Modellbahner in der Lage wären, die übrigen von Herrn Gerke aufgezeigten Versionen selbst nachzuschaffen.

Das Schicksal der Heinzl-Kreationen

Wie uns die neugegründete Firma Merker und Fischer, Modellbaugesellschaft m. b. H., 808 Fürstenfeldbruck, mitteilt, hat sie fast das gesamte Heinzl-Programm übernommen, mit Ausnahme der Zahnradbahn, der Rheingold-Wagen und des Bauteileprogramms in 0. Nicht mehr hergestellt werden: der bayr. „Glaskasten" und der Kittel-Dampftriebwagen. Eine kleine Stückzahl der Modelle „Glaskasten" und Kittel-Dampftriebwagen aus der bisherigen Heinzl-Fertigung sind noch vorhanden und können direkt von Frau Heinzl, 741 Reutlingen, Aulberstraße 8, bezogen werden.

Die bekannten H0-Einzelteile sind durch die o. g. Firma erhältlich, die dieses Programm noch erweitern will.

Das Dampflok-Modell der BR 93 (pr. T 14), sowie der ETA 177 und 178 werden lediglich als Bausatz produziert und in unlackierten Einzelteilen für den fortgeschrittenen Bastler ausgeliefert. Als Fertigprodukt werden diese Modelle nur auf Wunsch geliefert. Hoffen wir, daß auch der „Glaskasten" und der Kittel-Dampftriebwagen nicht gänzlich ad acta gelegt werden, sondern wenigstens in Form eines Bausatzes erhalten bleiben (wenngleich hierfür — nach Aussage der Fa. Merker und Fischer — keine großen Hoffnungen bestehen)!

Über das weitere Programm der Modellbaugesellschaft Merker und Fischer werden wir Sie zur gegebenen Zeit informieren.

Ein origineller Vorschlag für eine

Container-Umladeanlage

von Karl-Heinz Festing, Itzehoe

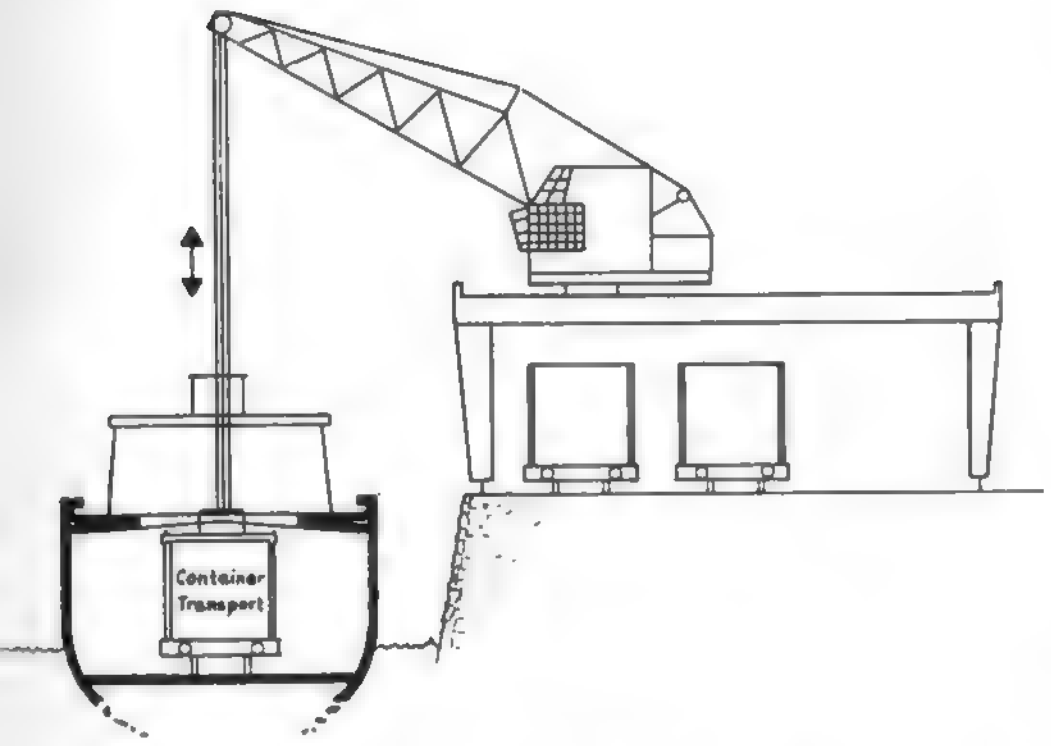


Abb. 1. Die Behälter-Umsetzanlage (unmaßstäblich) im Querschnitt. Gut zu sehen: das innerhalb des Schiffsrumpfes getarnt verlegte Entladegleis.

Das Thema „Container-Transport" scheint derzeit nicht nur die DB und die Groß-Transport-Unternehmen in geradezu vorwärtsstürmender Bewegung erfaßt zu haben, sondern auch unter den Modellbahnern sind bereits die ersten Anzeichen festzustellen, die auf eine intensive Beschäftigung mit diesem für den Modellbetrieb zweifellos interessanten Gebiet schließen lassen.

So erreichte uns kürzlich die Zuschrift eines unserer Leser, der dem Thema „Großbehälter" eine neue Variante für den Modellbetrieb abzugewinnen wußte, die zugegebenermaßen gar nicht einmal so abwegig und zumindest für die Anhänger der Baugröße N durchaus realisierbar sein dürfte.

Herr Festing ließ sich einerseits durch den MIBA-Artikel in Heft 12/67 (S. 598) und andrerseits durch das in den Heften 2 und 13/67 über Wendeanlagen Gesagte inspirieren, warf alles in einen Topf, gab eigene Ideen und Erweiterungen hinzu und so entstand „seine" Großbehälter-Umsetzanlage in Größe N.

Der Clou dieser Anlage ist der „Unterwasser-Teil": Der drehbare Portalkran (s. Abb. 1 und 2) hebt die Behälter völlig vorbildgerecht aus der Ladeluke eines großen Schleppkahns, der an einer Kaimauer vertäut liegt. (Ob das Hafenbecken nun mit echtem Wasser oder „Ersatz" gefüllt ist, spielt dabei eine untergeordnete Rolle.)

Um diffizile Bewegungsmanöver mit dem Portalkran zu umgehen, wandte Herr Festing einen besonderen Kniff an: er verlegt innerhalb des Schiffes ein Abstellgleis, das unauffällig am Heck des Schiffes (getarnt durch einen Kaimauervorsprung) einmündet. Auf diese Weise gelangen laufend Behälter mittels Kran-Elektromagnet aus ein- und derselben Schiffsluke; die im Schiffsrumpf befindlichen Wagen werden nach jedem Entladevorgang jeweils um eine Behälterlänge immer genau unter den Kranausleger vorgeschoben, und zwar mit Hilfe einer einfachen SRK-Schaltung und Magneten unter den Güterwagen. Durch den SRK wird am Stellpult ein Lichtzeichen gegeben und der Zug angehalten; durch diese Kontrolle entfällt ein jeweiliges auffälliges

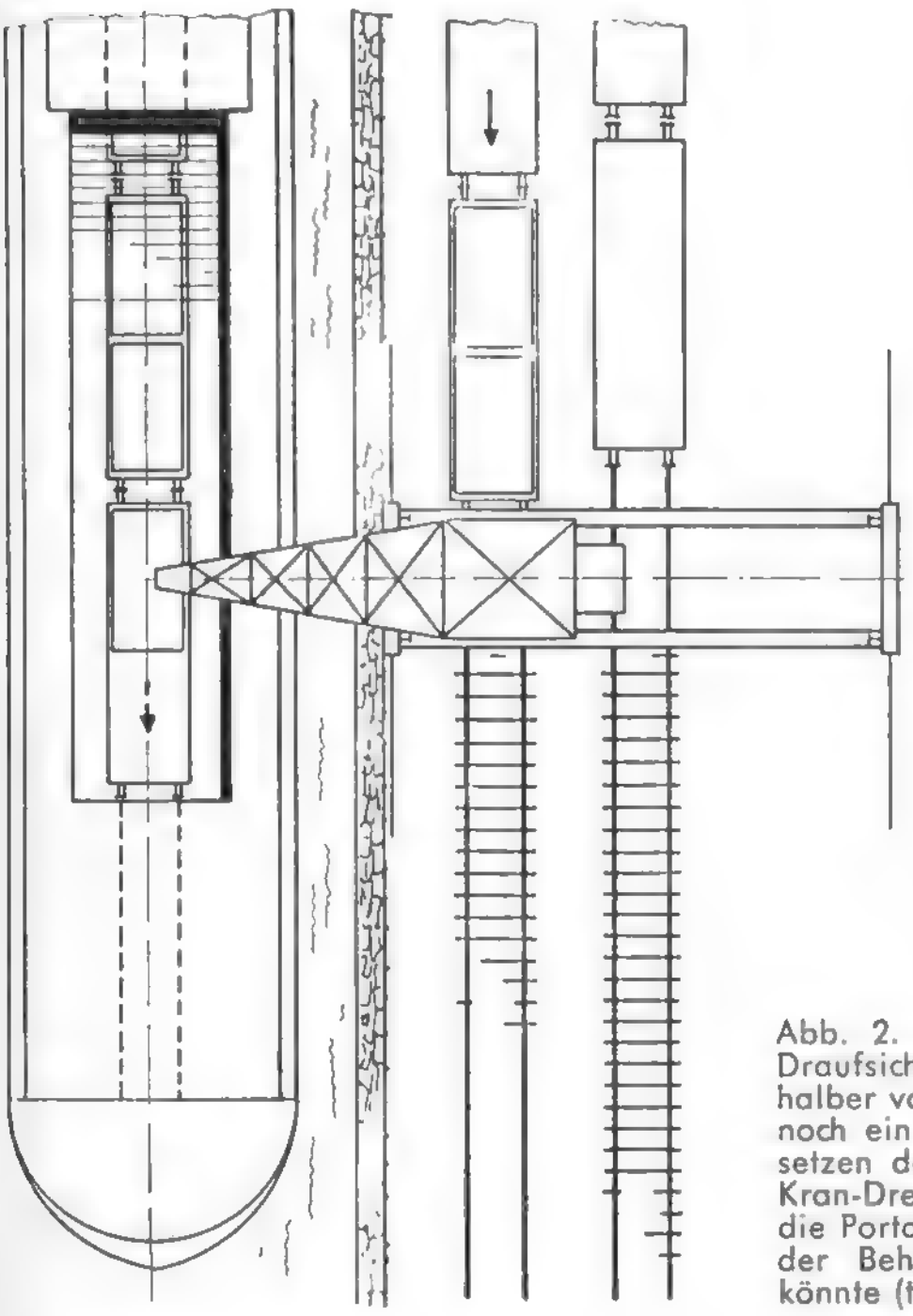


Abb. 2. Die Verladeanlage in der (ebenfalls unmaßstäblichen) Draufsicht. Die Ladeluken-Öffnung im Schiff (hier der deutlichkeithalber voll geöffnet) kann so weit geschlossen werden, daß gerade noch ein Behälter frei herausgehoben werden kann. Die zum Absetzen der Behälter auf die bereitgestellten Wagen erforderliche Kran-Drehbewegung kann ggf. dadurch vermieden werden, daß die Portalbrücke des Krans genügend lichte Weite aufweist, so daß der Behälter zwischen den Portalseiten hinabgelassen werden könnte (technisch gesehen allerdings eine etwas „windige" Lösung).

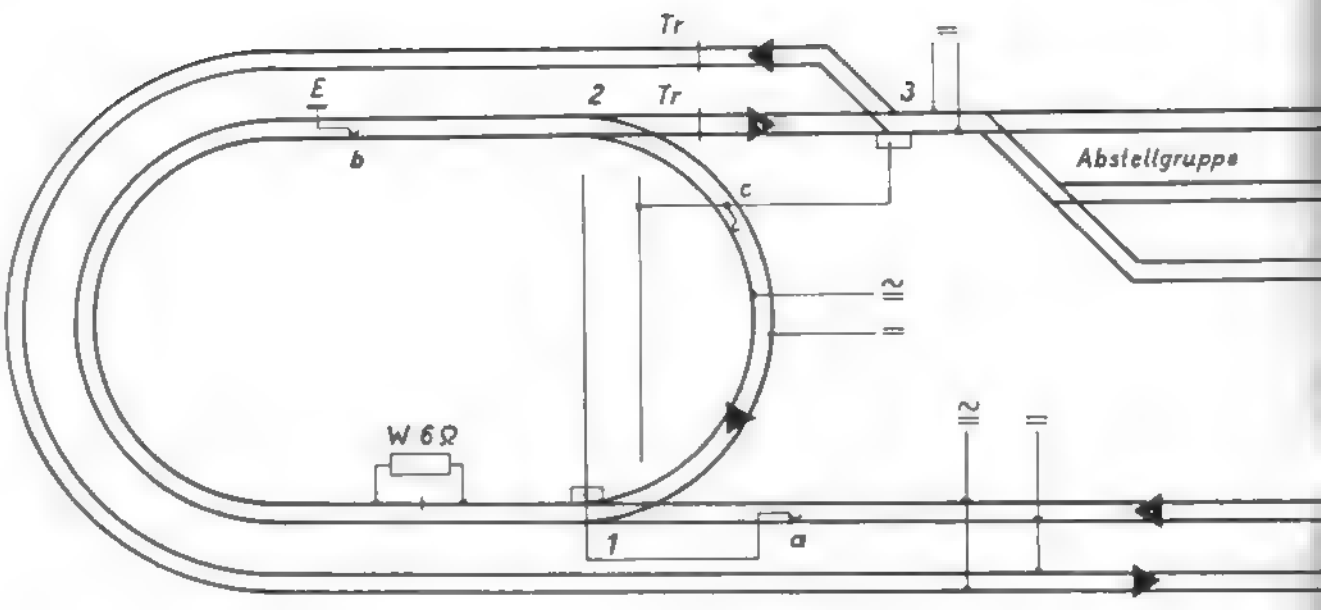


Abb. 3. Die einfach aufgebaute und unkomplizierte Wendeanlage des Herrn Festing. Die Streckengleise und die Wendeanlage selbst werden mit konstanter Spannung gespeist, während den Abstellgleisen über einen zweiten Trafo regelbare und umschaltbare Spannung zugeführt wird (Gleise einzeln abschaltbar).

Bei Einfahrt in die Wendeanlage schaltet Gleiskontakt a die Weiche 1 auf „Gerade" und die Weiche 2 auf „Abzweig". Sodann betätigt die Zuglok bei b den Entkuppler E, bei c schaltet sie Weiche 1 auf „Abzweig" und die Weichen 2 und 3 auf „Gerade" und kann nunmehr von hinten an den wartenden Zug heranfahren und ihn auf eines der Abstellgleise schieben.

„Nachsehen" in der Schiffsluke, ob der zu entladende Wagen auch an der richtigen Stelle anhält.

Will man die Anzahl der Behälter, die auf diese Art buchstäblich reihenweise entladen werden können, noch vergrößern, wäre es allerdings zweckmäßig, das im Schiff einlaufende Abstellgleis fortzuführen. Doch diese zusätzliche Möglichkeit auszunutzen bleibt dem Einzelnen überlassen.

Noch eins (eigentlich selbstverständlich): Bei echtem Wasserbetrieb darf das Schiff natürlich nur einen Tiefgang haben, der das Abstellgleis nicht unter Wasser verschwinden läßt.

Für die höher gelegenen Abstellgleise, auf denen die Wagen zur Behälter-Aufnahme bereit stehen (s. Abb. 1 und 2) läßt sich das Zufahrtsgleis in eine Wendeanlage miteinbeziehen, für die Herr Festing in Abb. 3 ebenfalls einen einfachen Vorschlag bereit hält — gänzlich ohne Relais und irgendwelche aufwendigen Kontrolleinrichtungen (daher andrerseits folglich auch nicht ganz narrensicher vor Fehlfahrten). Liegt eine solche Anlage jedoch im Blickfeld, so kann man durchaus auf schaltungsaufwendige Sicherheitsvorkehrungen verzichten. Funktion und Aufbau dieser einfachen Wendeanlage sind im Text zu Abb. 3 näher erläutert.

Klaus Bachmann, Rheydt:
„Nur nichts umkommen lassen!"

Neue N-Modelle aus alten Teilen

ETA 178 aus V 200 und 0309-Wagen

Verwendet wurden von der alten V 200 nur die Drehgestelle; eines davon wird mit Schleifer zu einem Jakobs-Drehgestell verlängert. Zwei Gehäuse der Arnold-Wagen Nr. 0309 werden entsprechend zurechtgesägt und aufgesetzt. Der Abstand zwischen den beiden Wagenkästen braucht übrigens nicht so groß zu sein wie bei meinem Umbau; er richtet sich hauptsächlich nach dem kleinsten zu befahrenden Gleisradius.

Mein Modellchen hat sogar Beleuchtung, und zwar habe ich hierzu die überflüssigen Prismen der nicht beleuchteten Seiten eines Trix-Schienenbusses verwendet.

Bei dieser Gelegenheit noch zwei zeichnerische Vorschläge:

Bay BB-Mallet aus zwei T 3

Man nehme 2 Stück Trix- oder Arnold-T 3, säge den Rahmen der einen Lok zwischen Zylinder und erster Achse und den des zweiten Modells hinter der ersten Achse ab und bearbeite die Achslagerung so, daß die Achse so viel Spiel wie die Mittelachse hat. Dann klebe man mit UHU-plus diese Achse samt Zylinder an den Rahmen der ersten T 3. Die übriggebliebenen Zylinder sägt man auseinander, verkleinert sie etwas (Hochdruck-Zylinder) und klebt sie auf den Getriebekasten vor der Mittelachse. Treibstangen und Steuerungsteile bei der T 3 sind entsprechend zu verkürzen und einzubauen.

Auf solche Weise erhält man eine ganz passable Bay BB II-Mallet-Lok – vorausgesetzt, daß man noch die Kesselarmaturen (Dome) entsprechend Bauzeichnung in Heft 1/1966 oder Heft 11/1967 („Susi") ändert, einen Kohlenbunker anbringt, die Wasserkästen verlängert u. dergl. Der Kessel braucht bei Verwendung von Arnold-T 3's nicht verlängert werden, da dieser sowieso für eine T 3 etwas zu lang geraten ist. Sollte es jemand jedoch sehr genau nehmen, so sollte er gemäß meiner Skizze Abb. 2 den Kessel hinter dem Schornstein absägen und ein Stück der zweiten T 3 mit etwas mehr Rauchkammer wieder anfügen.

Meine Prozedur mit den zwei zersägten T 3 mag etwas kostspielig sein, aber dafür erhalte ich auch eine nette, niedliche Mallet-Lok, die sich durchaus sehen lassen kann.

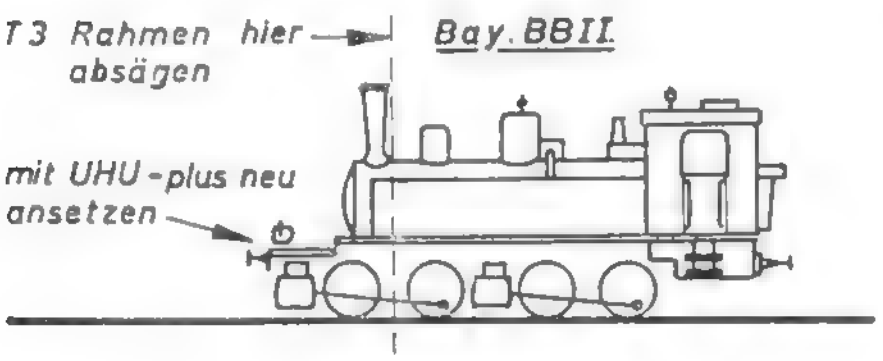
Letzte Reste-Verwertung:

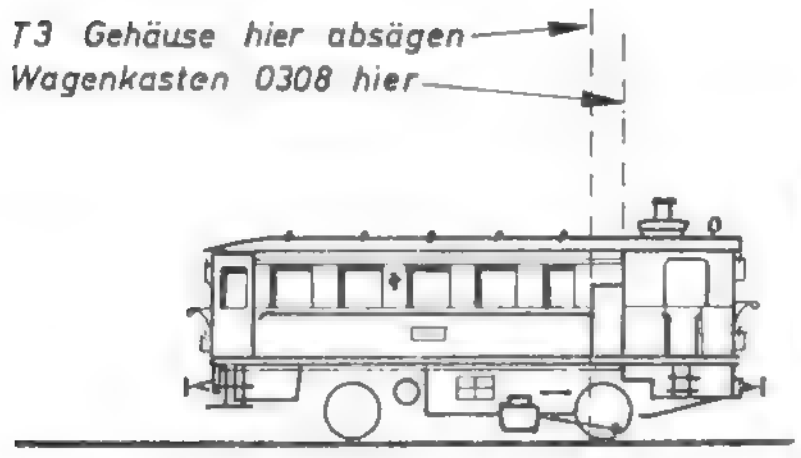
Kittel-Dampftriebwagen

Damit nun der Rest nicht umkommt, brauchen wir nur einen Arnold-Wagen Nr. 0308 zu besorgen und einen Blick auf Abb. 3 zu werfen, um zu wissen, worauf ich hinaus will. Hierzu mein Rezept: man säge das restliche T 3-Gehäuse etwas vor der Führerhaus-Stirnwand ab, verlängere Rahmen und Schleifer in ausreichendem Maß, säge die Rauchkammertür und das Schornstein-Ende ab und klebe beide zusammen auf das Führerhaus-Dach. Dann säge man den Wagenkasten ab, passe ihn an, bringe das Achslager samt Blenden an, fertige diverse Zylinder, Kästen, Wind-

Abb. 1. Der „selbstgezimmerte" ETA 178 auf der N-Anlage seines „Erzeugers" Klaus Bachmann.

Abb. 2 und 3. Zeichnerische Tips zur „Mallet" und zum „Kittel".





blenden und installiere möglicherweise eine Beleuchtung – und schon „kittelt" es auf Ihrer N-Anlage!

Sobald ich meine Mallet und den Kittel fertig habe, werde ich sie auch noch bildlich vorstellen. Vorerst muß ich jedoch erst mal in die USA reisen, so daß es wohl noch ein Weilchen dauern wird, bis die guten Stücke fertig sind. Aus diesem Grunde diese Kurzanleitungen vorab, damit sich gleichgesinnte Umbau-Fans inzwischen schon mal mit diesen Projekten befassen können.

(Über die nette kleine N-Anlage des Verfassers berichten wir in Kürze, vielleicht schon im nächsten Heft. D. Red.)

Abb. 4. Ein weiteres Konterfei vom ETA 178.

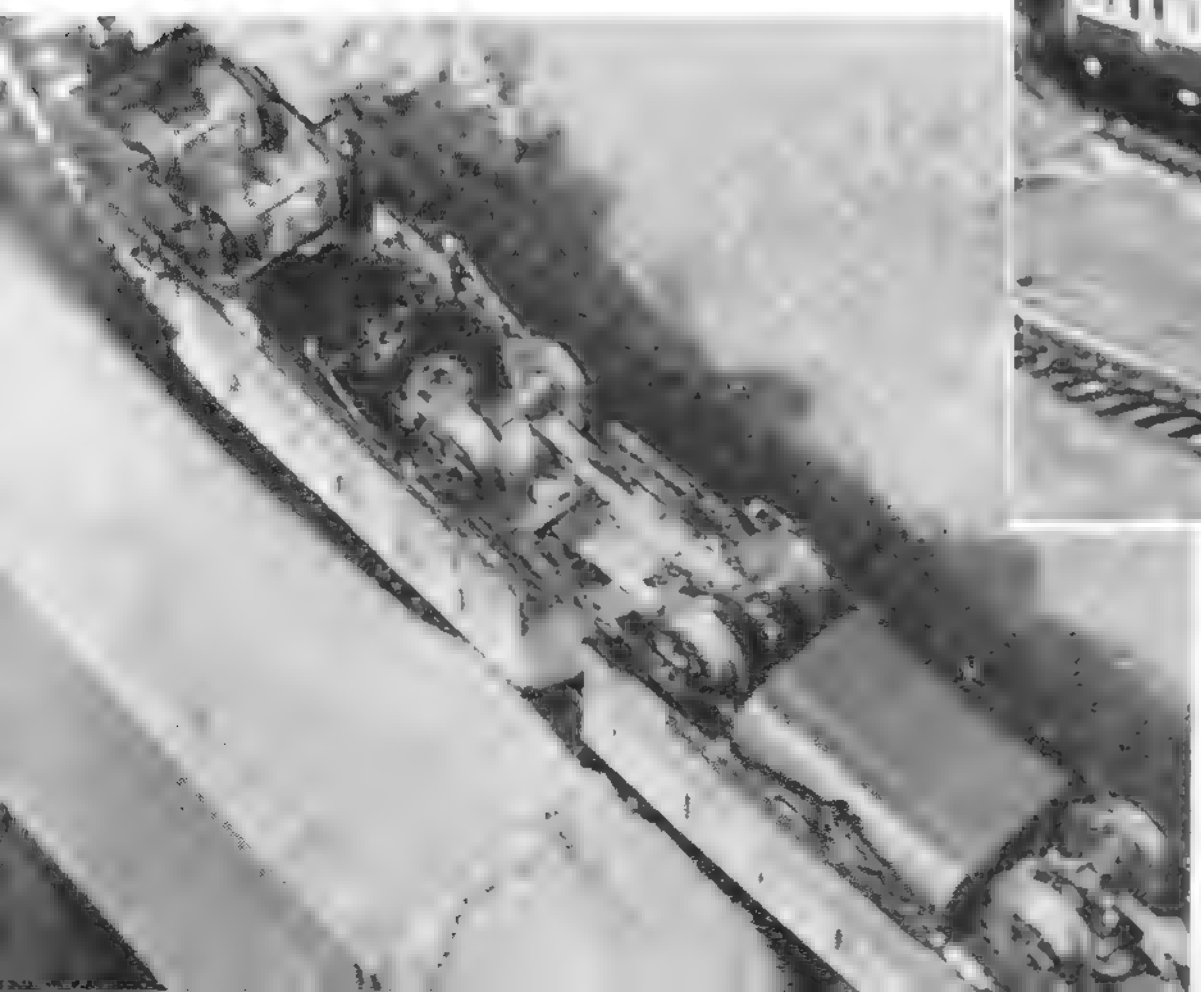


Abb. 5. Der ETA 178 von unten gesehen. In der Mitte das besagte Pseudo-Jakobs-Drehgestell.

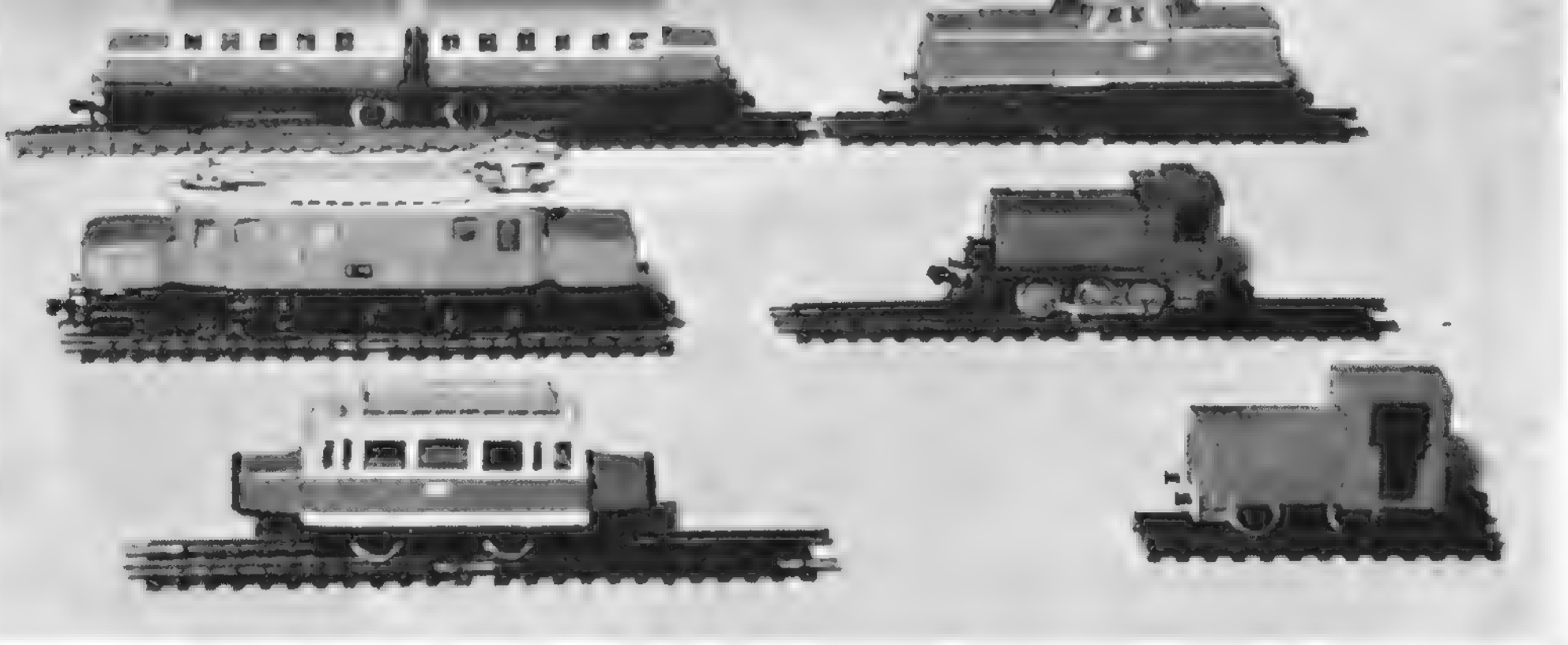


Abb. 1 Einige der N-Modelle des Herrn Jasper, Celle, die auf verhältnismäßig leichte Art entstanden, jedoch nicht maßstäblich sind, aber den jeweiligen Fahrzeugtyp durchaus treffend charakterisieren.

Für den Akku-Triebwagen diente das Fahrgestell einer Trix-T3, von dem die mittlere Achse entfernt und das in der Art eines Jakob-Drehgestells mit den beiden Wagenböden verbunden wurde. Die Wagenkästen stammen von Arnold-Personenwagen Nr. 0309, die Akku-Vorbauten entstanden aus Kunststoffplatten.

Das Fahrwerk der V 100 stammt von einer alten Arnold-V 200, der Aufbau besteht aus Messing-Blech.

Die E 94 wurde insgesamt (einschließlich Chassis) aus Ms-Blech gefertigt. Der Antrieb erfolgt mit einem Arnold-Motor aus einer alten V 200 über ein Zahnradgetriebe und eine lange durchgehende Welle.

Für die V 36 ist das Triebwerk der Arnold T3 verwendet worden, wodurch dieser Typ etwas kurz geraten ist. Die Kuppelstangen wurden entsprechend gebogen und an den Rädern der dritten Achse befestigt. Das Motor-Gehäuse besteht aus Messing-Blech, das Führerhaus stammt von der T3.

Der Wismar-Schienenbus hat als Antrieb die Arnold-Industrie-Diesellok (Nr. 0203), der Aufbau entstand aus Plastikmaterial.

Für die kleine Kö nahm Herr Jasper wieder eine Trix-T3, entfernte die mittlere Achse und versetzte die zweite Achse im entsprechenden Abstand. Das Führerhaus ist von der T3, das Motorgehäuse ein Stück von der Minitrix-Schiebelok V 36.

Die N-Anlage

und die selbstgebauten

N-Fahrzeugmodelle

des Herrn K. Jasper, Celle

Meine H0-Bahn war so komplett, daß sie abgebaut werden mußte!

Vor vier Jahren fing ich dann auf einer Fläche von 2,70 x 1,00 m mit Spur N an. Inzwischen ist auch diese Anlage so vollkommen ausgebaut, daß sie eigentlich auch schon wieder demontiert werden müßte.

Der Gleisplan ist einfach, keine Kehrschleifen. Ich liebe nicht den verschnörkelten „Jugendstil" bei der Gleisführung. Ein umfangreiches Gleisbildstellwerk ist

Abb. 2

Abb. 3 u. 5. Die Häuser sind größtenteils aus den Busch-N-Bausätzen möglichst abwechslungsreich zusammenkomponiert. Das Bahnhofsgebäude entstand aus Pappe.

Abb. 4

Abb. 2—7. Bilder von der bemerkenswerten N-Anlage des Herrn Jasper, die für sich sprechen.

nicht vorhanden und auch nicht notwendig. Dank der Arnold-Stoppweichen konnte ich auf einer Platte von 23 x 23 cm alle Schaltelemente unterbringen. Sieben Fahrstraßen werden durch je einen Drehschalter eigener kleinster Bauart durchgeschaltet. 23 Triebfahrzeuge und viele Personen- und Güterwagen erlauben einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb. Da es anfänglich noch keine Gleiskontakte gab, habe ich

Abb. 5

Abb. 6. Der rechte Teil der N-Anlage mit der Bahnhofsausfahrt Ost. Im Hintergrund das Sägewerk, das auf . .

diese aus sehr dünnem Kupferblech selbst gefertigt. Automatik ist spärlich vertreten, es können aber drei Züge durch Gleiskontakte und Aufenthaltsschalter ohne mein Zutun ihre Runden ziehen.

Einige Triebfahrzeuge habe ich selbst gebaut. Bei Größe N muß man als Durchschnittsbastler natürlich noch mehr Zugeständnisse machen als in H0 (Koryphäen wie Herrn Kaiser aus Hamburg natürlich ausgenommen). Hauptsache ist m. E. ein erträglicher optischer Eindruck (s. Abb. 1).

Die Häuser sind zum Teil Eigenbau.

Geländeformung: Pappstreifen-Aufbau mit leimgetränktem Leinenstoff überzogen, Nachgestaltung mit Moltofill.

Verlegt sind etwa 20 m Gleise und 33 Weichen. Die Oberleitung ist nur mit Gummifäden imitiert.

Als „Fundament" für die ganze Anlage dient eine 10 mm starke Holzfaserplatte, auf einem stabilen Rahmengestell befestigt. Da der Raum sehr eng ist, habe ich die Bretter-Beine mit Scharnieren am Rahmen und auf dem Fußboden befestigt. Bei Bedarf kann ich die ganze Anlage nach vorn schwingen lassen, so daß ich an die Rückseite kommen kann.

Noch ein Wort zur Beschotterung: Die Gleise sind vor der Verlegung auf 3 cm breiten Tesakrepp geklebt, natürlich mit der Klebeschichtseite zu den Schwellen. Dann wird eine dicke Schicht feiner Korkschotter darauf gestreut und kräftig angedrückt. Überflüssiger Schotter wird abgeklopft – fertig. Tesakrepp läßt sich ohne Faltenbildung jedem Radius anpassen.

. . Abb. 7 nah besehen erkennen läßt, daß es gleichzeitig dazu dient, die Tunnel-Einfahrt etwas abzudekken.

Unter die Lupe genommen:

Die T3 von Trix

Wohl keine der heutigen Modell-Loks kann den Qualitätsunterschied zwischen 1948 und 1968 besser dokumentieren als das brillante Modell der H0-T3 von Trix! Die Ausführung und Detaillierung ist so ausgezeichnet, daß eine Steigerung kaum möglich und von seiten eines Großserien-Herstellers wohl auch kaum erwünscht sein dürfte. Es stellt tatsächlich die Grenze dessen dar, was im Bezug auf die breite Käuferschicht und das Großserien-Fertigungsverfahren gerade noch tragbar ist.

Daß das Modell genau H0-maßstäblich ist (1 : 87), kann jeder MIBA-Leser an Hand der T3-Bauzeichnung in Heft 6/XI (1959) nachprüfen. Und wenn er die Hefte jenes Jahrgangs noch weiter durchblättert, wird er in Heft 7, 9, 12 und 13 auf die Bauzeichnungen für den gesamten preußischen Nebenbahnzug stoßen, den Trix vor 2 Jahren in einer nicht minder excellenten Ausführung herausbrachte und der dieses Jahr (endlich!) durch eine entsprechende Zuglok ergänzt wurde. Man möge uns unsere Genugtuung über diesen Erfolg einer Bauplan-Serie nicht verübeln (unser Mitarbeiter, Herr Fritz Zimmermann aus Berlin, wird besonders stolz sein, daß sein kompletter Nebenbahnzug verwirklicht worden ist), denn unsere Freude hierüber dürfte verständlich sein.

Das Problem der komplizierten Allan-Steuerung wurde auf verblüffende Weise gelöst: sämtliche Teile sind äußerst zierlich und detaillierter als je möglich aus Kunststoff gespritzt. Bei Dauerversuchen haben sich tatsächlich keinerlei Beanstandungen ergeben und auch die befürchtete Empfindlichkeit ist ausgeblieben. Diese Idee ist bestens (und hat inzwischen bereits schon Nachahmer gefunden).

Nicht minder gut ist die Ausleuchtung der winzigen Laternen mittels feiner Lichtleitstäbe (Abb. 3) gelöst; die Leuchtkraft der Plexiglas-„Birnchen" ist zwar nicht überwältigend, aber dennoch verblüffend, und die Petroleum-Funzeln früherer Zeiten waren schließlich auch nicht so lichtstark wie die heutigen Loklaternen-Lichter. Überdies ist der hier zustande gekommene Kompromiß zwischen Maßstäblichkeit der Laternen und deren Ausleuchtung (vom Modellbahner-Standpunkt aus) gut getroffen.

Die Detaillierung des gesamten Lokmodells (bis zu den detaillierten Bremsbacken nebst Gestänge, Handrädchen, aufgesetzten Leitungen, eingesetzten Griffstangen usw.) muß ebenso lobend hervorgehoben werden wie die z. T. geradezu „mikroskopisch" feine und dennoch mit einer starken Lupe noch lesbare Beschriftung und die matt-schwarze bzw. matt-rote Farbgebung!

Das einzige, was einen Modellbahner vielleicht stören mag, sind die vier Schienenschleifer, über deren Notwendigkeit man geteilter Meinung sein kann. Herr Zimmermann hat in der erwähnten Bauanleitung selbst für Schienenschleifer plädiert und zwar allein schon mit der Begründung, daß diese im Betrieb zuverlässiger sind als kleine Radschleifer (insbesondere bei kleinen C-Loks). Im Fall der Trix-T3 kommt hinzu, daß die Schleifer im Hinblick auf die

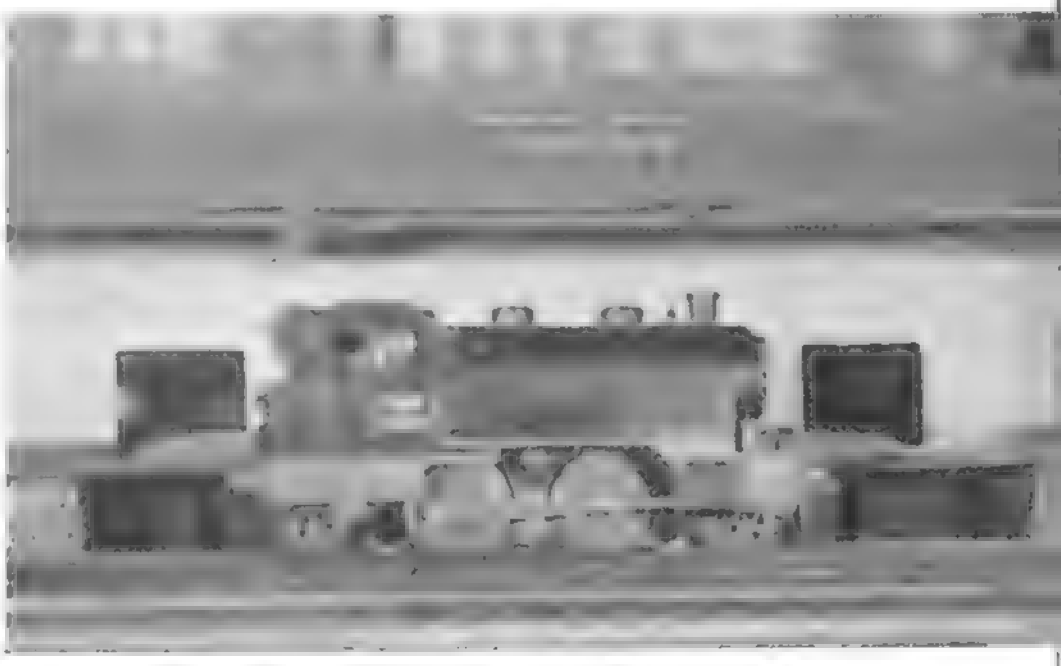


Abb. 1. Diese Trix-H0-Lok aus der Zeit vor rund 10 Jahren ist sogar bereits auf eine 1'B1' „umgetrimmt", das Original sah noch einfacher aus.

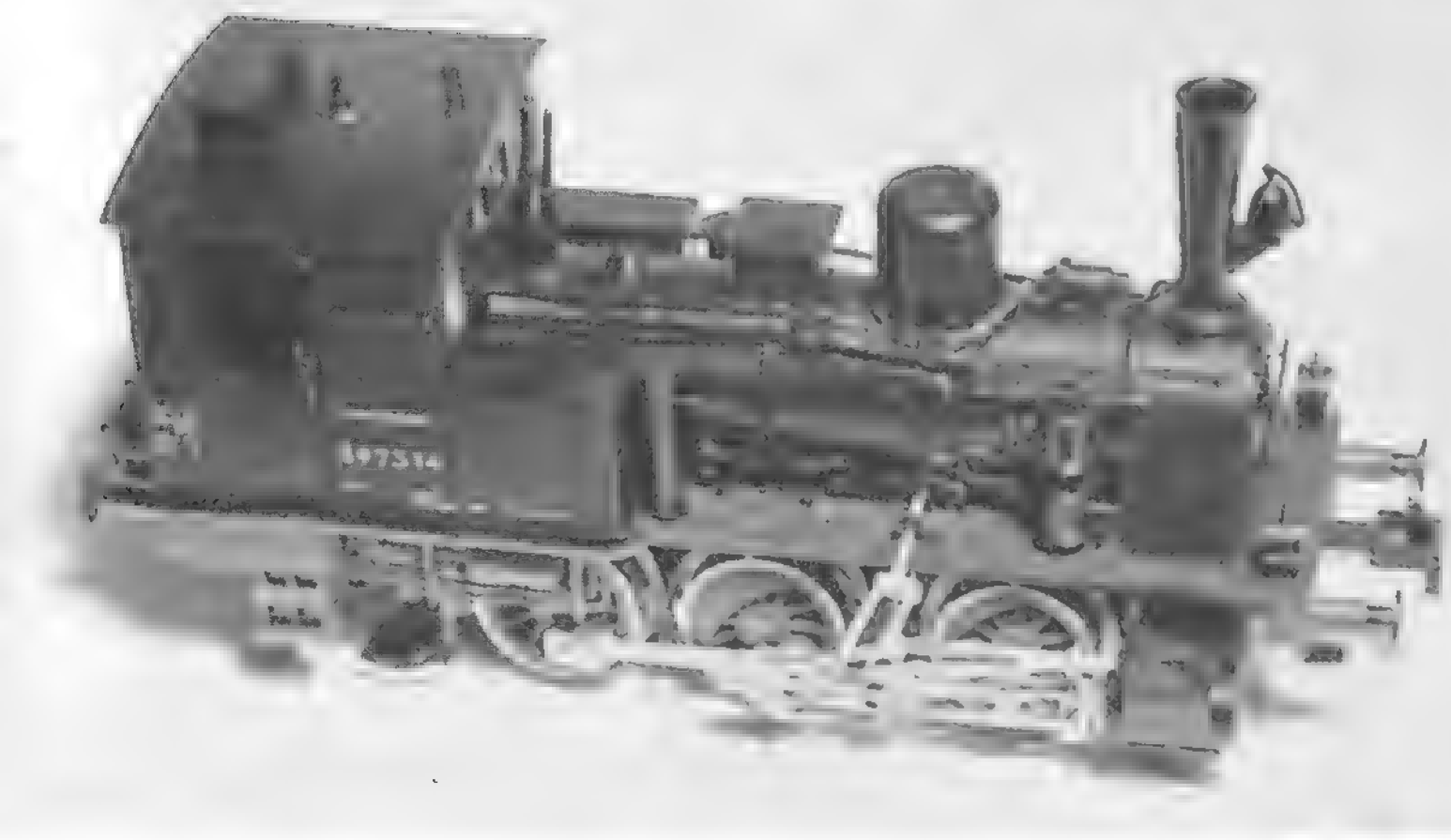


Abb. 2. Das Gegenstück aus dem Jahre 1968: das ausgezeichnete Modell einer preuß. T3! Mehr ist zu diesem Vergleich eigentlich nicht zu sagen, die Bilder sprechen für sich (und für den Fortschritt der vergangenen 20 Jahre).

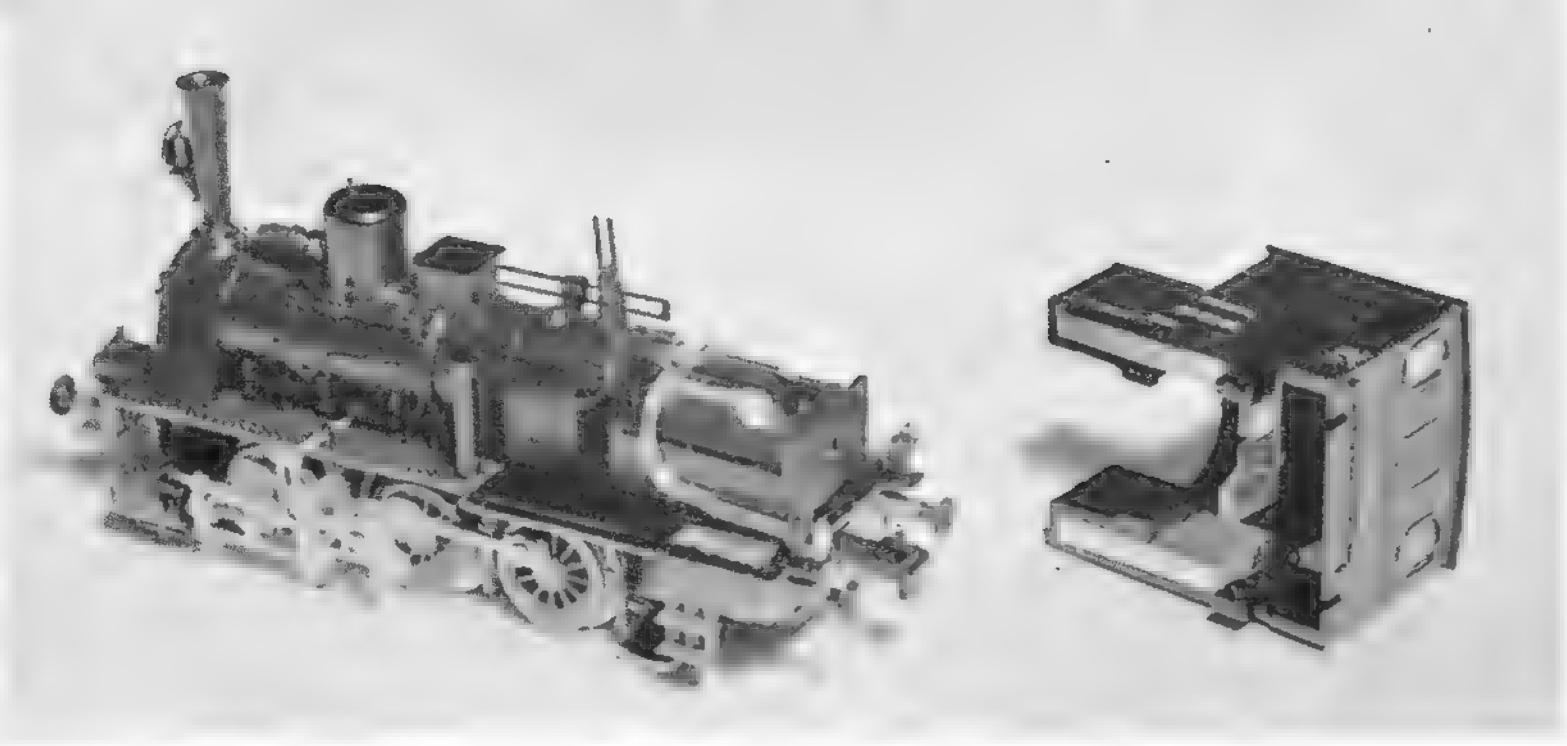


Abb. 3. Es ist erstaunlich, welche Laternen-Leuchtstärke die gebogenen Plexiglas-Lichtleitstäbe vermitteln!
Auf dem Bild ist auch der Ballast in den Wasserkästen-Aufbauten gut zu erkennen.

ziemlich langen isolierten Herzstücke der Weichen unumgänglich sind (wodurch umgekehrtermaßen die Möglichkeit bestand, vier Räder mit Haftreifen zu versehen und größere Reibung bedeutet bekanntlich größere Zugkraft). Die Schleifer sind im Fahrbetrieb nicht auffällig und ein Modellbahner kann sie zudem auf gerade noch zulässige Maße zurechtfeilen und überdies (mit Ausnahme der Unterseite) schwarz anmalen. Ob es sich bei Einsatz der T3 auf Fremdgleisen und -weichen lohnt, andere Räder (ohne Bandagen) aufzuziehen und die Schienenschleifer in Radschleifer umzumodeln, bleibt dahingestellt; zumindest brächte eine solche Maßnahme einen gewissen Zugkraftverlust, da an eine Erhöhung des Reibungsgewichts (z. B. durch Bleigewicht im Führerhaus) nicht zu denken ist! Nicht etwa wegen des flötengehenden freien Durchblickes durch das Führerhaus, sondern weil das Modell — was weit schwerwiegender ist! – zu sehr schwanzlastig würde, unter Last vorn leicht hochginge und die Zugkraft sowie die Fahreigenschaften dementsprechend schlecht würden.

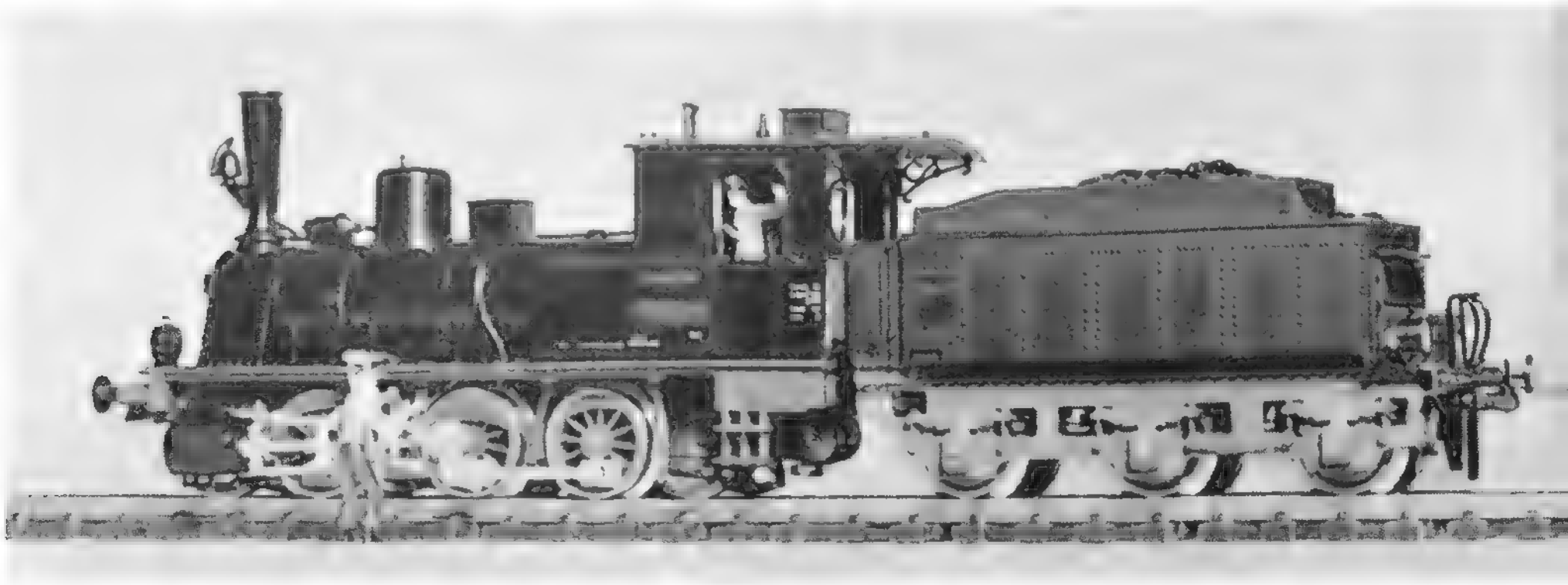
Die Zugkraft der von uns getesteten Zweischienen-T3 ist vollkommen ausreichend und zufriedenstellend. Als Antrieb dient ein Minitrix-Motor, die Untersetzung ist 1 : 40 und die Höchstgeschwindigkeit ziemlich vorbildgerecht. Daß tunlichst nicht mehr als die vier „angestammten" Oldtimer-Wagen angehängt werden sollten, versteht sich für einen Modellbahner eigentlich von selbst. Und diese vier Wagen werden anstandslos eine 5-6%ige Steigung hinaufgezogen. „Unsere" T3 schafft sogar mit den vier Original-Trix-Wagen nachweislich eine 10%ige Steigung, und zwar durch eine feinere Einjustierung des Federdrucks der Schleifer (wozu die Schleifer selbst nicht demontiert zu werden brauchen!) und Aufziehen etwas dünnerer Bandagen auf die Räder der dritten Achse. Eine weitere Verbesserung der Zugkraft im Normalfall wäre höchstens noch durch eine Verminderung der Ballastplatten in den angehängten Oldtimer-Wagen zu erreichen.

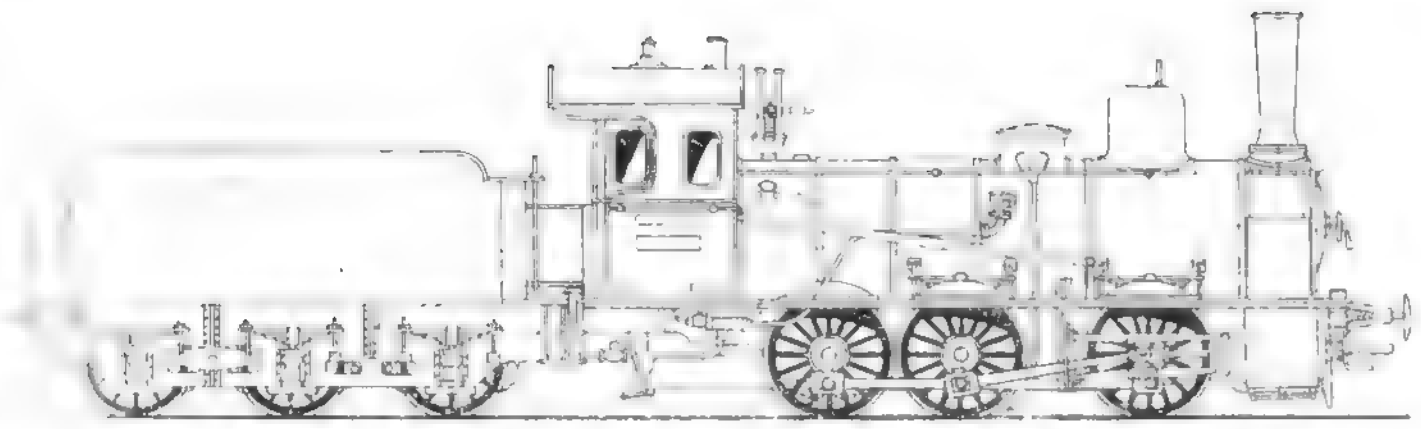
Irgendwelche Hinweise über das Abnehmen des Gehäuses zum Ölen, Bürsten-, Schleifer- und Haftreifenwechsel erübrigen sich, da jedem Modell eine bebilderte Anleitung beiliegt. Da die Handgriffe (insbesondere bei einer Motor- und Getriebereparatur) trotz der Anleitung immer noch etwas arg diffizil sind, geben wir Ihnen den guten Rat, das Modell im gegebenen Fall vorsichtshalber über Ihr Fachgeschäft an die Fabrik einzusenden.

Am besten schaffen Sie sich gleich zwei T3-Modelle an! Nicht etwa, weil . . . sondern im Gegenteil, um aus der zweiten (wie GERA es anschließend beschreibt) eine wunderschöne Schlepptender-T3 (oder auch „BR 53") zu schaffen, wie wir sie in Heft 6/XX (1968) vorstellten. Das Maschinchen stellt tatsächlich eine so nette Schlepptenderlok dar, wie sie auf eine Nebenbahnstrecke nicht besser passen könnte! Es müßte für Trix doch eigentlich ein Leichtes sein, mit wenig Mitteln diese Loktype herauszubringen — die Werkzeugkosten für die kostenaufwendige T3 würden sich auf diese Weise schlagartig verringern!

WeWaW

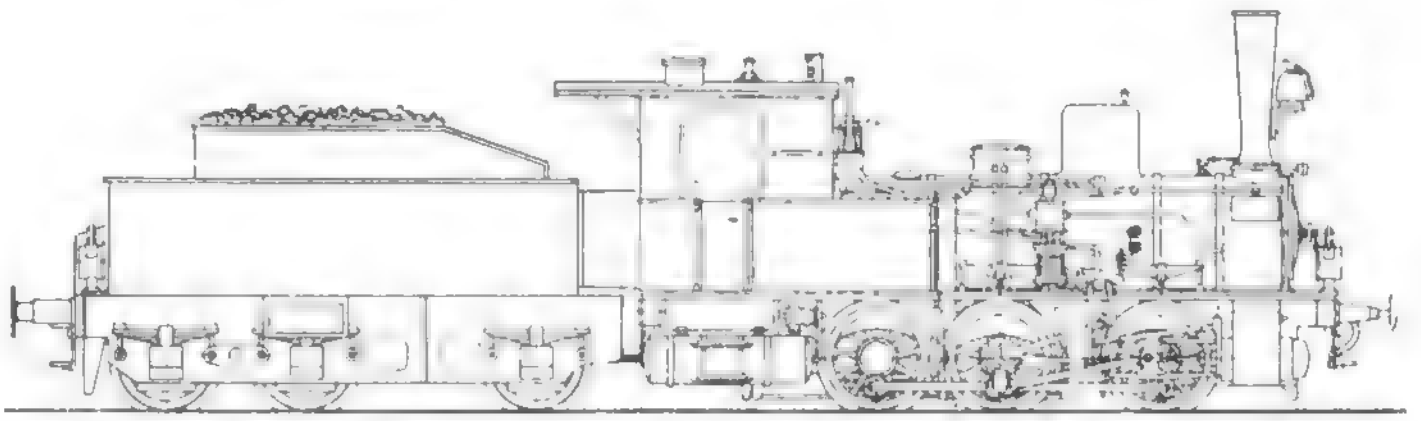
Abb. 4. In der Tat eine ganz reizende und dabei auch noch vorbildgerechte Schlepptender-Lok für eine Nebenstreckenbahn, wie sie GERA nach Heft 6/68 geschaffen hat.





(Verkleinerte Wiedergabe der Seitenansicht einer BR 53 (Zeichnung Nr. 43 der „Lokomotiv-Revue"). Beide Skizzen in N-Größe.

Abb. 5 und 6. Wenn man diese Zeichnung (in N-Größe) von einer „53" mit einer T3 mit Schlepptender vergleicht, ist verständlich, weshalb sogar Fachleute die Schlepptender-T3s der ehemaligen Oderbruchbahn gerne der Baureihe 53 zuordnen wollen.
Rein äußerlich ist eine gewisse Ähnlichkeit durchaus gegeben, doch handelt es sich bei einer „53" um eine Schlepptenderlok von Grund auf, bei einer „89^{60}" dagegen um eine Tenderlok mit Anhängsel und ein solches Provisorium ist in den Augen anderer Fachleute nunmal nicht reinrassig.



Trix-T 3 mit Schlepptender

Die Bilder von der Schlepptender-T3 in Heft 6/XX haben mich so begeistert, daß ich gleich an den Umbau ging, als ich die erste Trix-T3 erwischen konnte. Es fehlte nur noch der passende Tender, und auch den kriegt man aus dem Trix-Sortiment: es ist der Tender der BR 24! Allerdings muß er noch ein bissel gestutzt werden, aber das ist nicht weiter schwierig.

Zunächst einmal Tendergehäuse vom Fahrgestell abnehmen und dann die Kohleladung fein säuberlich heraussägen. Die Kohlenkasten-Seitenwände werden dann so weit abgefeilt oder abgesägt, bis sie nur noch 4 mm hoch sind. Auch der Wasserkasten-Teil muß niedriger gemacht werden. Er soll nur noch etwa 14 mm hoch sein; das überschüssige Material wird natürlich im unteren Teil entfernt.

An der Kohlebeladung ist der Befestigungszapfen entsprechend zu kürzen und dann klebt man diese Ladung wieder in den Tenderkasten ein. Schließlich werden noch Tenderkasten und Fahrgestell aneinander angepaßt: ein paar Plastikstege sind zu entfernen und

▲ Abb. 7. So etwa ist die Führerhaus-Rückwand auszusägen (ggf. auch nur in Fortsetzung der oberhalb des Motors erkennbaren Breite).

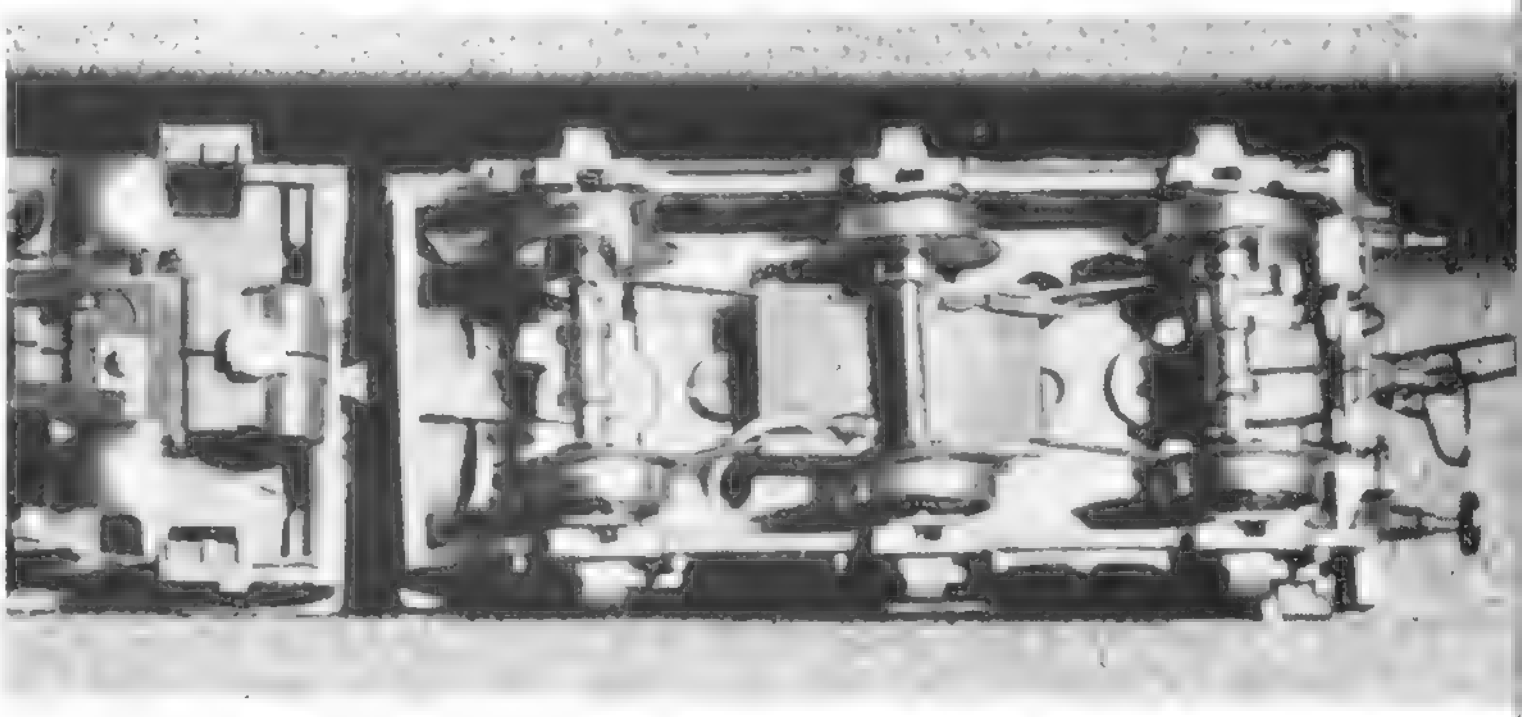


Abb. 8. Nachdem die hinteren Lichtleitstäbe nunmehr brachliegen, kann man sie in den Tender verlegen und den Strom für das Birnchen mittels feiner Schleiferdrähte (wie hier gezeigt) von den Rädern abnehmen.

auch am Fahrgestellboden einige Ecken abzufeilen.

Das Fahrgestell erhielt im übrigen noch eine neue hintere Pufferbohle mit Oldtimer-Puffern und mit den Laternen, die hinten an der Führerhaus-Rückwand übrig geblieben sind. Wer es ganz fein machen will, der nehme aus der Lok dann auch noch den Lichtleitstab heraus, bohre in die Tender-Rückwand zwei entsprechende Löcher hinter den Laternen, montiere im Tenderkasten eine Lampe und beleuchte über den T3-Lichtstab die Tenderlaternen. Schließlich kann man, wenn man mit der Laubsäge gut umgehen kann, noch die Aussparungen aus den Seitenteilen aussägen. Das Gesamtbild des Tenders gewinnt dadurch sehr viel. Um den Charakter eines Oldtimer-Tenders noch zu verstärken, wurden auch noch zwei Bremsluftleitungen (aus MS-Draht) an die Pufferbohle angelötet.

Nun zu den kleinen Änderungen an der Lok selbst:

Nach dem Abnehmen des Führerhauses die hintere Pufferbohle mit einem Schlitz für die Kuppelstange zum Tender (diese einfach aus Blech aussägen) versehen, die Puffer absägen und schließlich in den Metallteil des Fahrgestells gleich hinter der Imitation des Luftzylinders ein durchgehendes Gewindeloch (M 2) bohren. Letzteres ist etwas diffizil, weil das Metallteil ja in der Mitte geteilt ist, das Loch aber ebenfalls genau in der Mitte liegen muß. Der Bohrer, speziell der Gewindebohrer, kann dann im Schlitz hängen bleiben und leicht abbrechen. Also ganz vorsichtig arbeiten. (Den Motor-Getriebblock der Lok nimmt man dabei am besten heraus, hierbei Bedienungsanleitung genau beachten!) Die in das Gewindeloch hineinzuschraubende Schraube muß so lang sein, daß sie fast an den eingesetzten Motor anstößt; mit ihr wird dann die Kupplungsstange gehalten.

Die seitlichen Wassereinfüllstutzen werden entfernt. In die Führerhaus-Rückwand wird eine Öffnung geschnitten, deren Höhe mit der Oberkante der rückwärtigen Fenster etwa übereinstimmt, und deren Breite etwa 12 mm beträgt (siehe Abb. 7 und auch Heft 6/XX, S. 306, Abb. 6).

Für die Dach-Verlängerung wurde ein Stück „Abfall"-Plastik aus der Bastelkiste verwendet, das über dem heißen Lötkolben vorsichtig in die Dachwölbung vorgebogen und einfach an das bestehende Dach angeklebt wurde. Die Dachstützen der Vorbild-Loks (s. Heft 6/XX) erschienen mir etwas prosaisch. Glücklicherweise entdeckte ich in der Bastelkiste die Überbleibsel von einem Umbau der Trix-Oldtimer, und so hat nun auch die Schlepptender-T3 stilgerechte Oldtimer-Dachstützen. Der Spalt zwischen Führerhaus und Tender wird durch leicht nach innen gebogene Streifen aus schwarzem Papier (in das mal Fotoplatten usw. eingewickelt waren) abgedeckt; sie sind am Führerhaus angeklebt.

Die Nieten am Tender sind zwar etwas zu groß gegenüber der feinen Detaillierung der T3, aber das fällt eigentlich nur auf einem Foto auf, bei visueller Betrachtung jedoch kaum. Und um ganz ehrlich zu sein: Die T3 gefällt mir mit Tender eigentlich noch besser als solo!

GERA

Und weil wir g'rad dabei sind, und um dies Thema fürs Erste zu beschließen — noch eine

Fleischmann-T 3 mit Schlepptender

Als Vorbild nahm ich mir den Vorschlag in Heft 6/68 über die 89 6009. Ausgangsprodukt war die T 3 von Fleischmann.

Als Erstes wurde die Lok vollständig zerlegt (mit Ausnahme des ersten Radsatzes) und der zweite und dritte Radsatz wurde ausgetauscht. Das war erforderlich, weil ich die Steuerung derart abänderte, daß die Treib- und Schwingenstange jetzt wie beim Vorbild auf die mittlere Achse wirken. Allerdings beließ ich es bei der (nicht vorbildgerechten) Heusinger-Steuerung, da mir der Umbau auf Allan-Steuerung denn doch ein bißchen zu umständlich war.

Danach nahm ich mir das Gehäuse vor. Die Führerhaus-Rückwand wurde teilweise herausgesägt, das Dach verlängert, der vordere kleine Dachaufsatz abgefeilt; die Luftbehälter-Attrappen wurden unterhalb der Wasserkästen abgesägt, die Trittleitern durchbrochen und alle Griffstangen durch neue, dünnere ersetzt. Auf der vorderen Pufferbohle wurden die unförmigen Röhren (sprich: Lampen) abgesägt und durch neue, selbsthergestellte ersetzt. Die Beleuchtung er-

(Schluß auf S. 637)

Abb. 9. Die „89⁶⁰"-Version des Herrn Fischer, entstanden aus einer abgeänderten Fleischmann-T3 und einem Triebtender der BR 55.

Es ist zwar schon 10 Jahre her

seit uns die Bilder von dieser Fleischmann-Anlage erreichten (man erkennt's an Fahrzeugen und Zubehör), aber im Bezug auf die Geländeformationen könnte sie auch heute als ausgezeichnet gelten — man beachte und bewundere nur einmal den vorbildlichen Berg auf der nächsten Seite! Und welche Berechtigung dadurch die Eheim-Seilbahn bekommt! Und das Erstaunlichste: Es handelte sich um die Vorführanlage eines Fachgeschäfts (Fa. F. Pelzer, Hagen i. W.) im Jahre 1957 und beweist, wie sehr sogar Spielwarengeschäfte die **„Zeichen der (Modellbahn-)Zeit" verstanden haben!**

So sieht sich AGu —

Alfons Guldner aus Lemmie/Hann., unser Karikaturist, der uns seit geraumer Zeit mit seinen Einfällen erfreut — wie z. B. dem nebenstehenden:

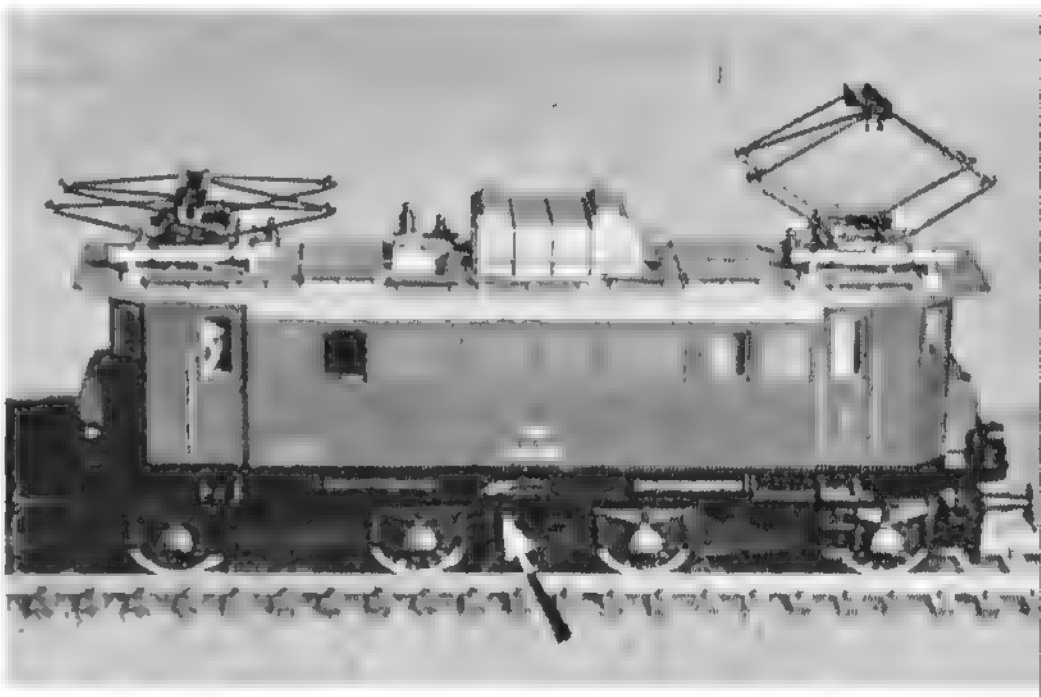
„Unsere Kollegen von der Reeper-Bahn"

Abb. 1. P 1663 (innerdeutscher Zuglauf Mittenwald-Garmisch) mit ÖBB 1245 (alias E 45²) und „Liliput"-Eilzugwagen im Bf. Mittenwald — ein vielleicht sehr willkommener Präzedenzfall für deutsche E 45²-Interessenten!

Die Ellok-Oldtimer-Wunschliste um einen weiteren Typ kleiner geworden

Liliput-Modell der E 45 220 der ehem. DR

Anfänglich stand ja eigentlich die E 45 204 (bzw. 1170 der ÖBB) auf dem Neuheiten-Programm (s. Messeheft Nr. 4/1967), von der wir in den Heften 9 und 10/1951 einen Bauplan gebracht hatten und die vielleicht noch etwas oldtimerhafter und interessanter aussieht als das vorliegende Modell der 1245.532 bzw. E 45 220 der DB. Diesem Modell die DB Serien-Nr. 220 zu geben, mag nicht ganz glücklich sein, denn diese gehört ausgerechnet zu den 6 Loks, die ohne Widerstandsbremse gebaut wurden und sich in den Dachaufbauten ganz erheblich von der Standardausführung unterscheiden. Darüber hinaus hatten die Loks zur Reichsbahn-Zeit ein anderes Aussehen als die heutige ÖBB-Ausführung (s. „50 Jahre Elektro-Vollbahnlokomotiven in Deutschland und Österreich*), in dem zufälligerweise die besagte E 45 200 abgebildet ist).



*) erschienen im Ployer-Verlag, Wien 1952

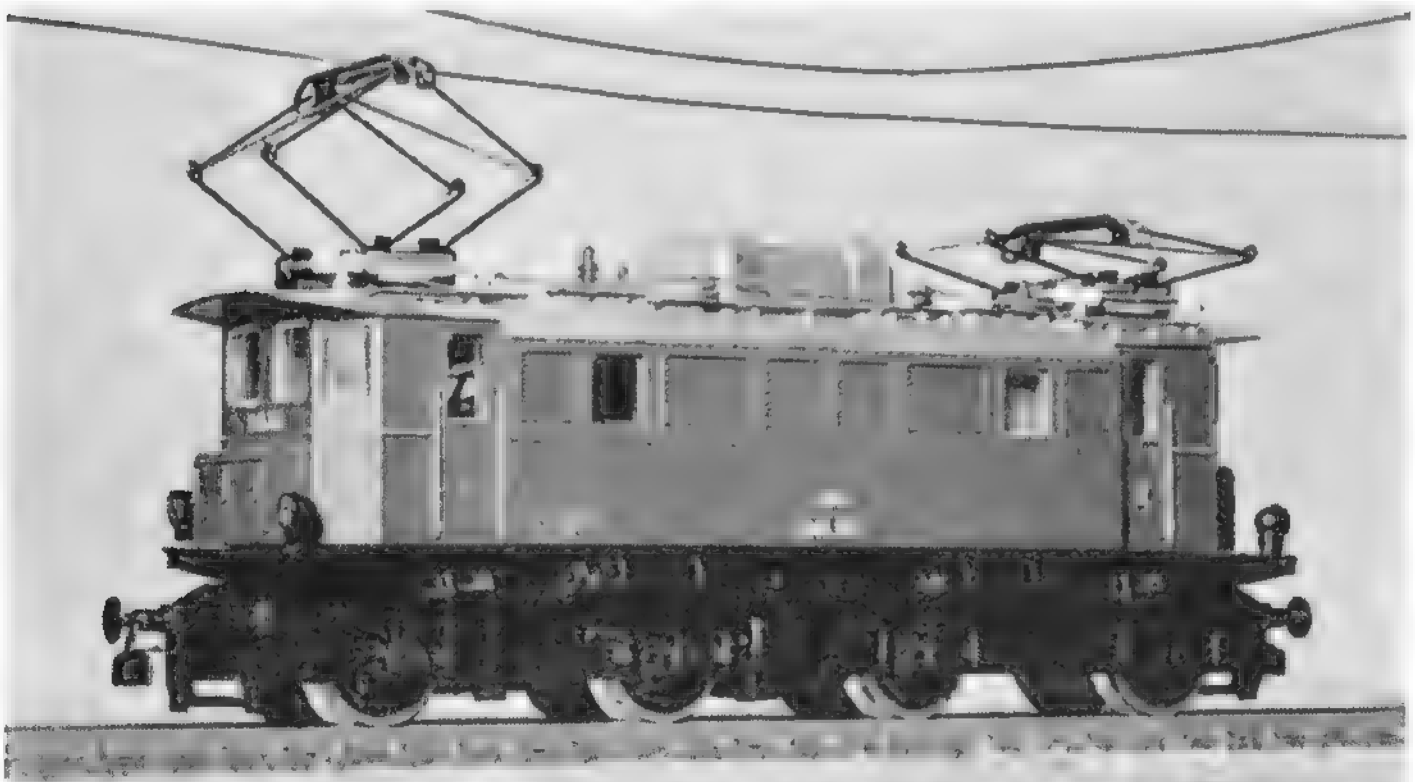


Abb. 2 und 3. Das Liliput-Modell der ÖBB 1245.532 (alias E 45) — einmal mit den silbern betonten querliegenden Griffstangen (lks.) und einmal mit grün gefärbten (oben), die der Lok ein gänzlich anderes Gesicht verleihen. — Der Pfeil weist auf den winzigen, in natura unauffälligeren Umschalter hin.

Nun, die deutschen Liebhaber von Ellok-Oldtimern werden sicherlich ein Auge zudrücken, denn ihre Freude über diesen „neuen" Ellok-Veteran wird überwiegen. Das Modell macht rein äußerlich einen guten Eindruck und daß die Dachleitungen etwas vereinfacht und unvollständig sind und die Partie mit dem Hauptschalter überhaupt fehlt, merkt ja nur der „Spezialist". Die silbernen Griffstangen an den schrägen Stirnflächen, die wie Zierstreifen wirken, beim Original jedoch grün sind und das Gesamtbild der Lok irgendwie verfälschen (s. Abb. 3), sollte man dunkelgrün streichen (vergleiche Abb. 2) !

Die Beleuchtung der zierlichen Stirnlampen ist mittels Lichtleitstäben gut gelöst, und der Pfeil auf Abb. 2 kennzeichnet den Umschalter für Unterleitungs- bzw. Oberleitungsbetrieb. Die Beschriftung ist wieder einmal excellent, unwahrscheinlich fein und dennoch bestens (mit einer Lupe) lesbar. Platz für eine Fahrerfigur ist bei diesem Modell infolge Raumknappheit leider nicht vorhanden, daher auch die etwas undurchsichtigen Scheiben.

Die Zugleistungen sind, soweit wir es feststellen konnten, als befriedigend zu bezeichnen und daß das Modell in der einen Fahrtrichtung (Führerstand I voraus) besser ist, gibt Liliput in dem jeder Packung beiliegenden Merkblatt selbst an (wofür ihr direkt ein Lob gebührt). Beigelegt ist noch ein Paar auswechselbare Kupplungsbügel für den Betrieb auf Fleischmann-Anlagen.

Insgesamt besehen: ein wohlgelungenes Ellok-Modell, auf das nicht nur die reinen Oldtimer-Fans zurückgreifen werden! Auslieferung nur über die neue deutsche Vertretung, die Fa. Trix (s. Heft 11/68 S. 537).

WeWaW/Petro

Noch ein Jubiläum!

20 Jahre MEC Nürnberg

In Nürnberg muß vor 20 Jahren der „Bazillus mibanikus" grassiert haben, denn 1948 wurde nicht nur die MIBA aus der Taufe gehoben, sondern es tat sich auch ein Häuflein Modellbahner zusammen und gründete einen Club! Das Auf und Ab der ersten Jahre ist vergessen und in einer Feierstunde konnte das 20 Jährige begangen werden, zusammen mit rund 50 Mitgliedern, zu denen sich noch eine ganze Reihe Gäste gesellte.

Die heutige Club-Anlage, die (wie die Bildseite links zeigt) noch nicht ganz fertiggestellt ist, ist 28 m² groß und hat die Nachbildung des Bfs. Siegdorf zum Thema. 200 m Gleise sind bereits verlegt, 18 Signale installiert, 4000 m Kabel verschaltet und 180 Relais eingebaut. Zur Zeit können 15 Zuggarnituren laufen; an einen Endausbau mit 30 Garnituren ist bereits gedacht.

Wir wünschen dem MEC Nürnberg weiterhin viel Erfolg!

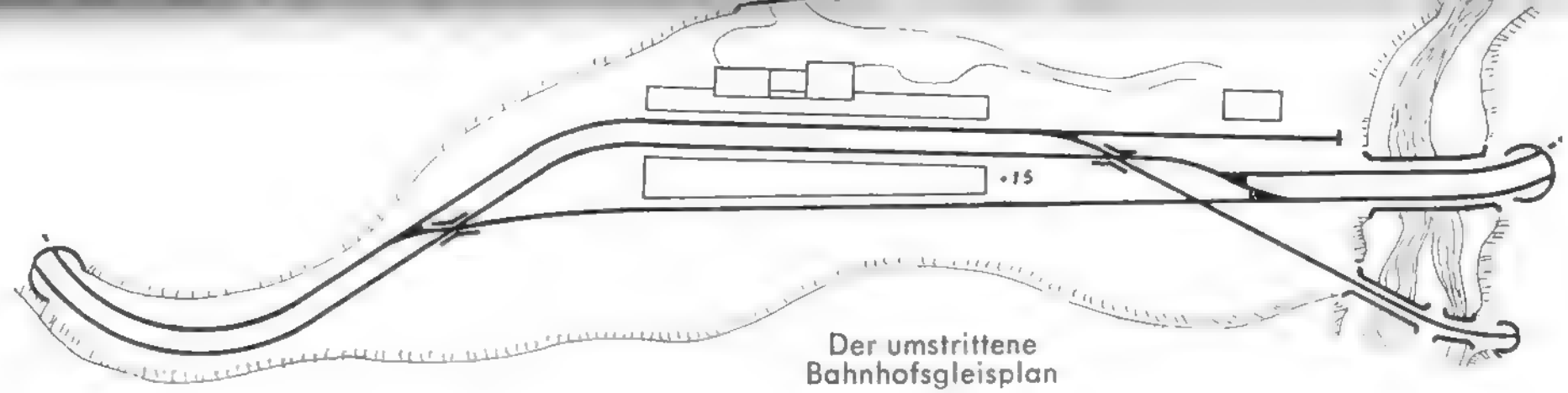
◄ Abb. 1. Eine Reihe Motive von der im Werden begriffenen Club-Anlage. — Abb. 2. Gut lachen hat der 1. Vorsitzende, Herr Hildl vom MEC Nürnberg, dem Herr Nattermüller von der Fa. Gebr. Fleischmann die allerneueste BR 50 Kab überreicht.

Abb. 3. Ein prachtvolles Schaustück: der von einem Club-Mitglied gebaute H0-Lokschuppen.

Thema mit Variationen:

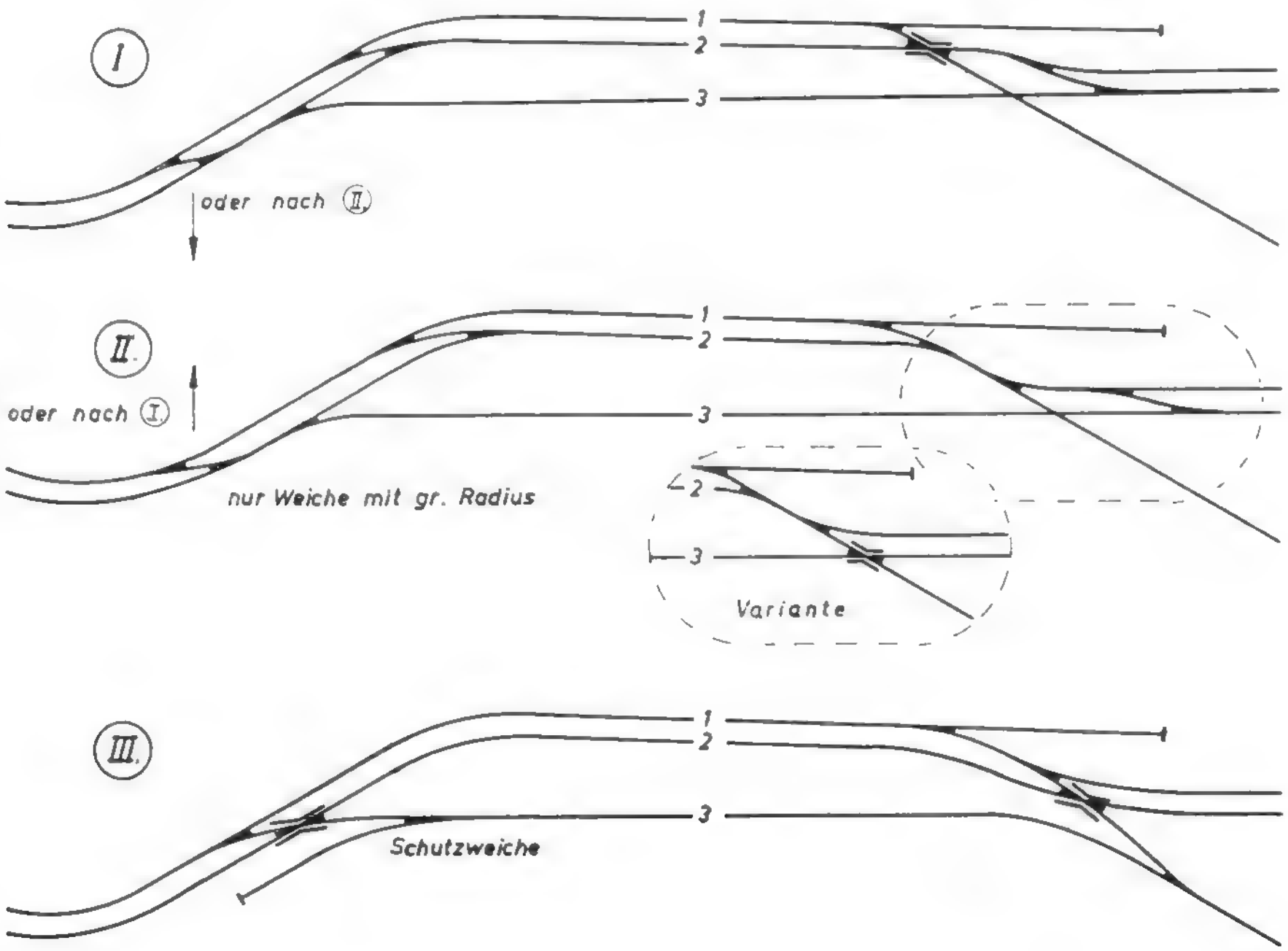
Streckenplan Strøiman

Heft 9/XX (1968) S. 459



Der umstrittene Bahnhofsgleisplan

Verbesserter Verbesserungsvorschlag



Der Verbesserungsvorschlag des Herrn Dannenberg bedarf unbedingt einer Verbesserung, und zwar bezüglich des Abzweigbahnhofs inmitten der Anlage. B e i d e durchgehenden Hauptgleise führen über die Ablenkung je einer DKw. Auf Grund dieser Tatsache könnte bzw. dürfte der Bahnhof im großen nur mit 45 km/h durchfahren werden. Ich glaube kaum, daß dies im Sinn des Herrn Strøiman sein dürfte, dem der Streckenplan-Verbesserungsvorschlag zugedacht ist.

Der besagte Bahnhof „schreit" m. E. geradezu nach einem Umbau:

Lösung I: Wenn Gleis 1 der Nebenbahn vorbehalten bleiben soll, dann muß die linke Einfahrt gemäß Plan I geändert werden.

Lösung II: Die DKw auf der rechten Seite des Bahnhofs lädt geradezu zur Auflösung in 2 einfache Weichen ein (siehe Plan II). Wenn man nicht auf eine superschnelle Hauptstrecke Wert legt (die langgestreckte Weichen erheischen), könnte auch die Variante im Kreis zur Anwendung kommen (die hier erforderliche DKw wäre ja „vorrätig").

Lösung III: Da die Nebenbahn so oder so beide Hauptfahrstrecken blockiert, wäre es überhaupt richtiger, die Hauptstrecke auf Gleis 1 und 2 zu legen und die Nebenbahn auf Gleis 3, vorausgesetzt daß der Bahnsteig einen Tunnelzugang hat (bzw. bekommt) oder einen Fußgängersteg, damit bei Ankunft eines Nebenbahnzuges nicht die Hauptgleise (der Reisenden wegen) gesperrt werden müssen. Bei dieser Anordnung muß eine Schutzweiche eingebaut werden. (S. Artikel „Flankenschutz durch Schutzweichen" im gleichen Heft 9/68. D. Red.)

G. Sommerfeldt, Göppingen

(Schluß von S. 630, Fleischmann-T3 mit Schlepptender)

Abb. 10. Das besagte Maschinchen.

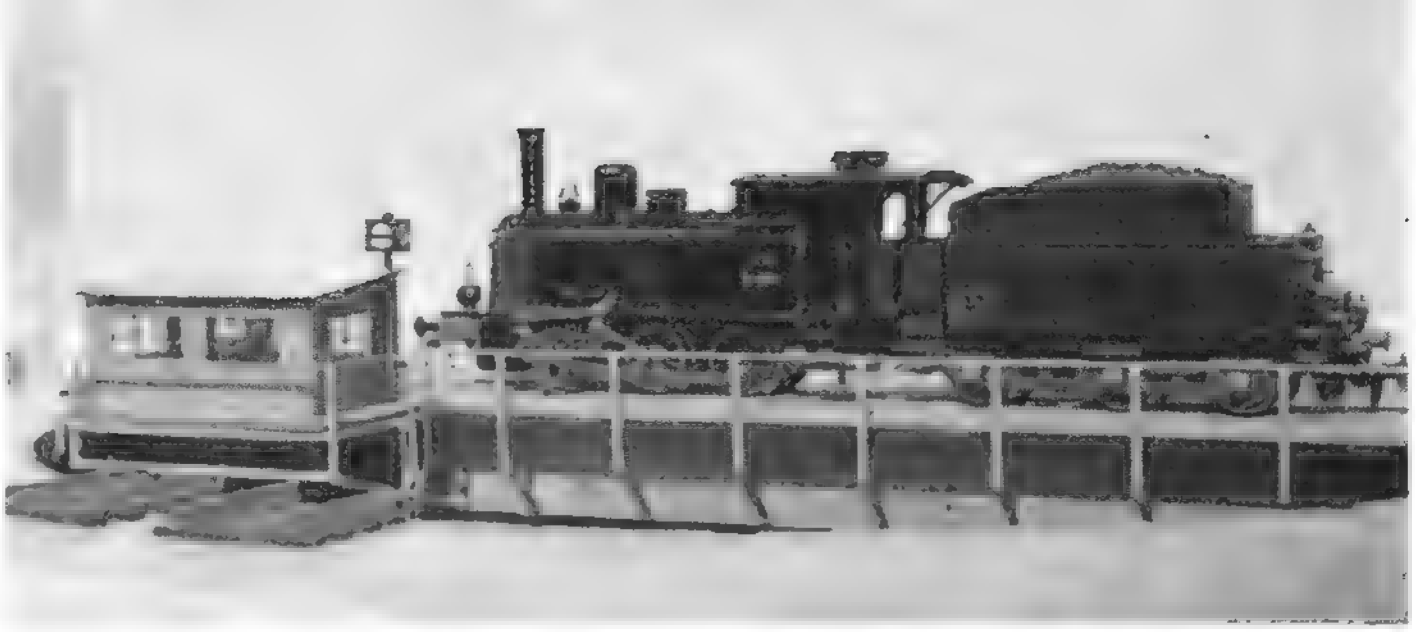
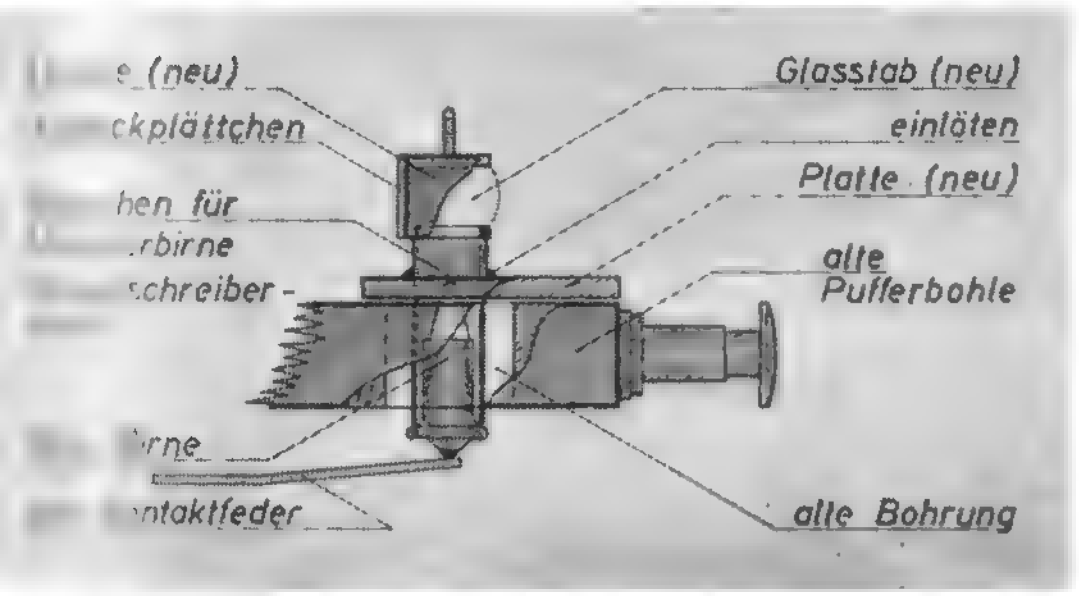


Abb. 11. Die Beleuchtungsanordnung des Herrn Fischer.



folgt jetzt durch Miniaturbirnchen, die ebenfalls von unten eingesteckt werden (Abb. 11 auf S. 637).

Aus Rundmessing wurden neue Luftbehälter angefertigt und mit UHU-plus angeklebt. Da mein Modell den Triebtender der BR 55 bekam, brauchte der Motor nicht mehr eingebaut werden, so daß das Gehäuse um 3,5 mm tiefer gesetzt werden konnte (was dem Gesamtaussehen des Modells zweifelsohne zugute kommt); außerdem stimmen nunmehr wenigstens die Unterkante des Tenders und der Maschine überein (vergl. Abbildungen in Heft 6/68). Allerdings mußte ich dafür das Blech, das das Gestänge trägt, neu biegen und nacharbeiten. Vom Bleiballast wurde einiges abgefeilt und an Stelle des Motors ein Führerhausboden und ein Stück Bleiballast eingesetzt.

In den Rahmen wurde hinten ein Loch gebohrt und ein M 2-Gewinde eingeschnitten, damit der Tender angekuppelt werden kann. Die Kabel vom Motor wurden an die Lokschleifer angelötet und die vordere Kupplung durch eine Kelm-Kupplung ersetzt.

Der gesamte Umbau dauerte knapp 25 Stunden.

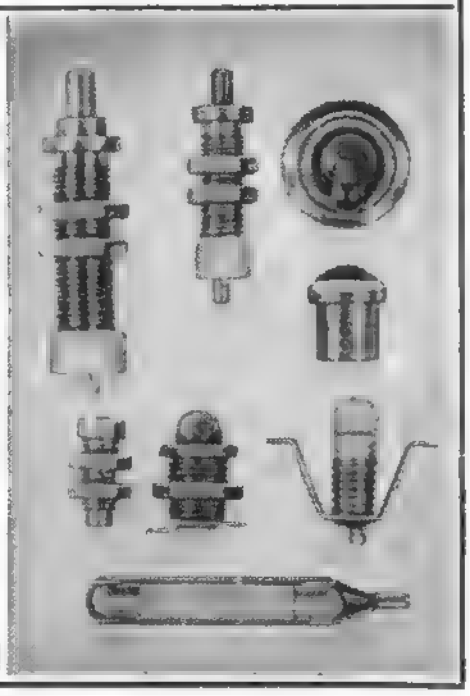
von R. Fischer, Berlin

Hallo ! Spur N Freunde –

Als Spezialgeschäft für Modelleisenbahnen und Zubehör der Spur N, liefere ich in großer Auswahl Fabrikate des In- und Auslandes. Für Liebhaber von US-Modellen steht das Minitrix- und Atlas-N-Programm zur Verfügung. **Erste Messeneuheiten lieferbar.** Die Piko-Lok BR 65 und der Doppelstockzug ist am Lager. Schneller **Nachnahmeversand, Lieferungen in das Ausland** nur bei Vorauskasse. Gegen Einzahlung von 3.— DM auf Postscheckkonto Ludwigshafen Nr. 32710 erhalten Sie reichhaltiges Katalogmaterial.

H. Kleinhanß 65 Mainz-Bretzenheim
Essenheimer Straße 83, Telefon (06131) 3 52 23

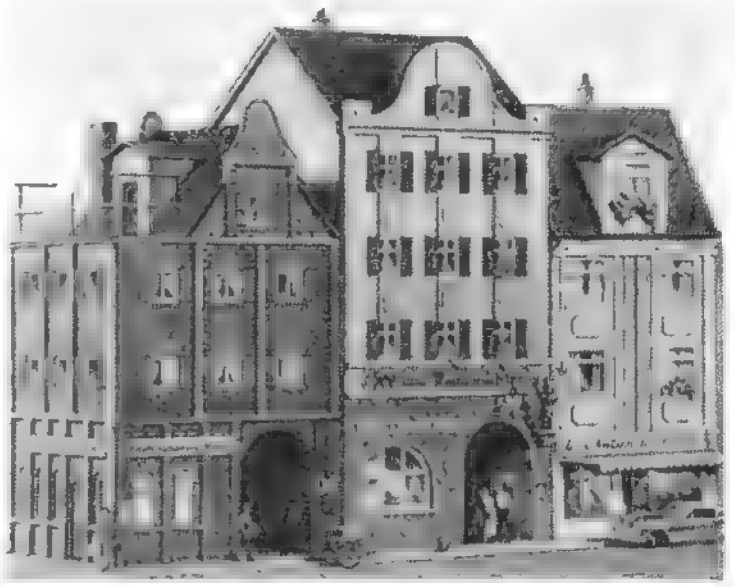
Schneider
MODELLBAHNZUBEHÖR
7336 Uhingen / Württ.
Stuttgarter Straße 167
Bauteile für Gleisbild-Stellwerk
Bitte Katalog anfordern!



POLA-N

Neuheiten
in Kürze bei Ihrem Fachhändler

B 296
DM 11,50
Stadthäuser-Bausatz
„Eckpartie"



B 297
DM 9,50
Stadthäuser-Bausatz
„Straßenreihe"

B 300
DM 4,50
Amerikanische Old-TIMER Bahnstation, die für die Freunde amerikanischer Bahn-Anlagen geschaffen worden ist.

B 209
DM 4,80
Güterhalle im zeitlosen Baustil. Die Waggons können unter das weitüberstehende Dach fahren.

Verlangen Sie bei Ihrem Fachhändler den **POLA-N** HAUPTKATALOG

Pola-Fabrik 8731 Rothausen

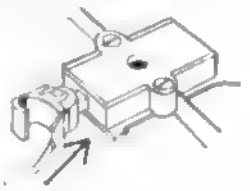
Rolf Ertmer, Erbauer der bekannten REPA-Anlage, sagt:

„Ich muß mit so vielen verschiedenen Materialien arbeiten, daß ich ohne UHU-Spezialkleber nicht auskomme.“

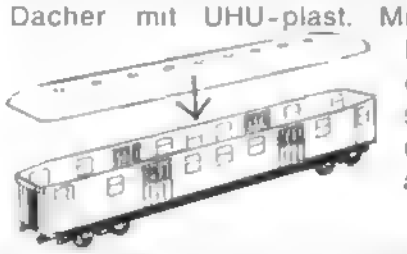
Rolf Ertmer.
Erbauer der berühmten REPA-Anlage, entwickelte neuartige Unterflur-Weichenantriebe, Entkuppler und ein Spezial-Elektronik-Steuerpult. Auf seiner Anlage arbeiten 140 Weichen. Sie wurde 1961 in Como mit einer Silbermedaille ausgezeichnet.

Für Rolf Ertmer ist absolute Modelltreue das A und O. In seiner Anlage regeln 140 selbstgebaute Weichen den Verkehr, schuften 36 Loks qualmend wie ihre großen Vorbilder. Loks, die er zum Teil selbst konstruiert oder umgebaut hat. Sogar die Kohle auf den Tendern ist echt. Richtig schwarze, zerkleinerte Ruhrkohle, in UHU-kontakt gebettet. In keinem anderen Bereich des Modellbaus werden so viele unterschiedliche Materialien miteinander verbunden. Rolf Ertmer sagt dazu: Ich habe mich für die UHU-Spezialkleber entschieden. Denn diese 5 Kleber: UHU-plus, UHU-hart, UHU-plast, UHU-coll und UHU-kontakt haben sich auch bei den kompliziertesten Verbindungen bewahrt. Hier drei Fälle:

Die Kupplungen an meinen Waggons werden durch einen Ablaufberg stark beansprucht. Ich habe meine Züge deshalb auf die amerikanische Kadee-Kupplung umgebaut und verwende für diese Klebungen UHU-kontakt und UHU-plus.



Ein ganz anderes Klebeproblem habe ich mit UHU-plast sehr schnell lösen können. Die handelsüblichen D-Zug-Postwagen aus Polystyrol entsprechen nicht meinem 1:87 Maßstab. Ich verlängere sie und klebe die neuen Karosserieteile, Wagenboden und Dacher mit UHU-plast. Mit diesem Kleber läßt es sich sauber und sicher arbeiten.



Auch die Beschotterung der gesamten Anlage war nicht ganz einfach. Bei dieser kniffeligen Geschichte hat sich der Weißleim UHU-coll glanzend bewahrt. Vor dem Auftrag verdunnte ich den Leim mit Wasser.

Die besten Modellbauer der Welt nehmen UHU. Denn alle UHU-Spezialkleber sind Hochleistungskleber und deshalb unentbehrlich im Modellbau.

Sie bekommen sie in guten Fachgeschäften. Entweder einzeln oder kombiniert im neuen UHU-Heimwerker-Set – der ersten kompletten Klebewerkstatt. Dieses praktische UHU-Heimwerker-Set ist transportabel und griffbereit aufhängbar.

UHU Heimwerker-Set

UHU

UHU-***hart***
Der schnelle, harte Spezialkleber fur alle Sporten des Modellbaus.

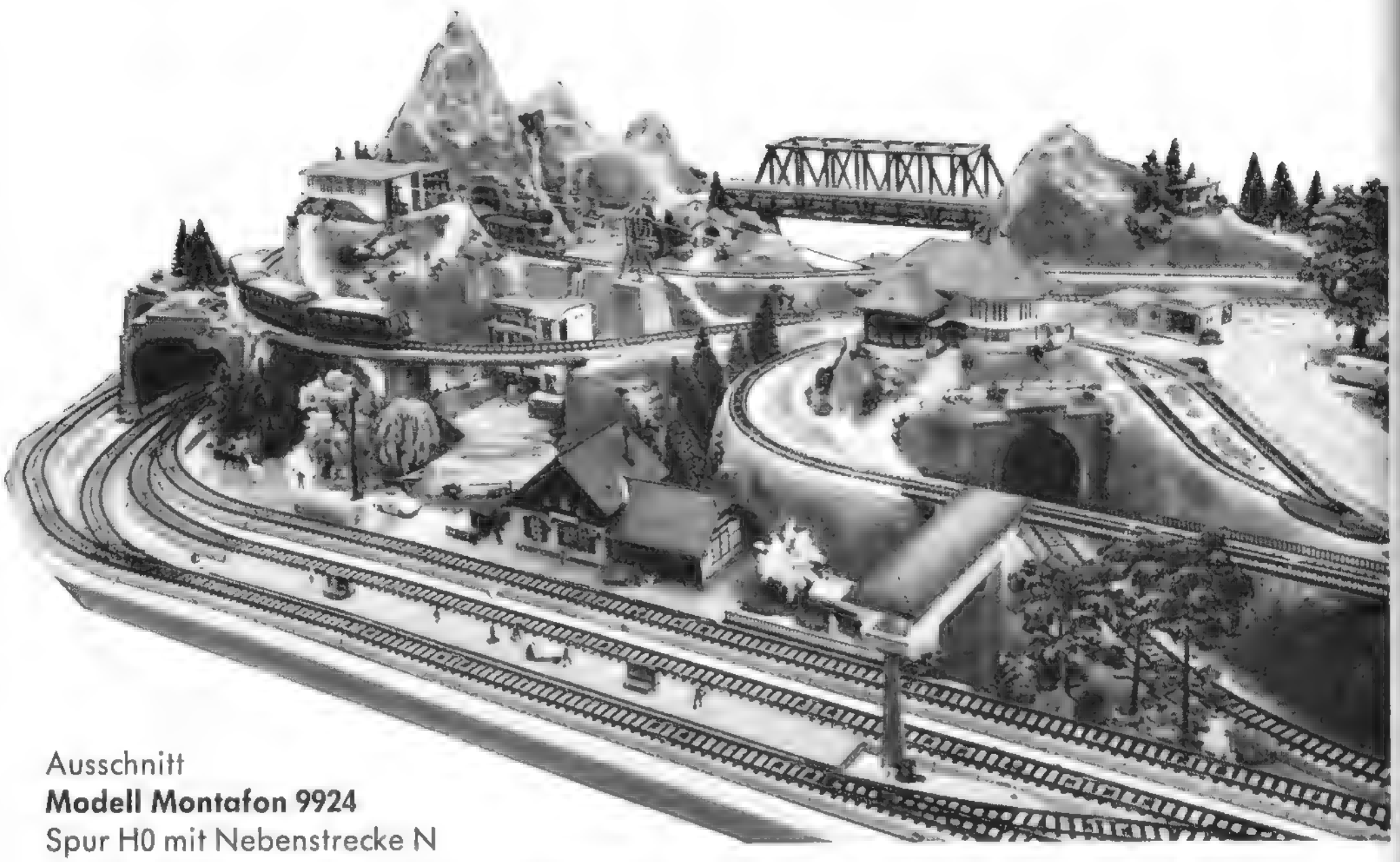
UHU-***plus***
Der Superkleber fur Metalle und fast alle horten Materialien.

UHU-***kontakt***
Der sofort zupackende Vielzweck-Kleber. Klebt sehr schnell, sehr fest

UHU-***coll***
Der kraftvolle Weißleim fur Holzverbindungen.

UHU-***plast***
Der Spezialkleber, der Plastikteile aus Polystyrol nahtlos verschweißt

UHU-***film***
Das wasserfeste Klebeband Helfer beim Zusammenbau von Modellteilen



Ausschnitt
Modell Montafon 9924
Spur H0 mit Nebenstrecke N
Für 2 Baugrößen: 220 x 120 cm und 250 x 160 cm

NOCH MODELLBAHN-GELÄNDE

Geschaffen für Freunde der kleinen Eisenbahn, die wenig Zeit haben oder handwerklich weniger erfahren sind, aber die Landschaft unserer schönen Alpenwelt in ihrem Hobby einfangen wollen.

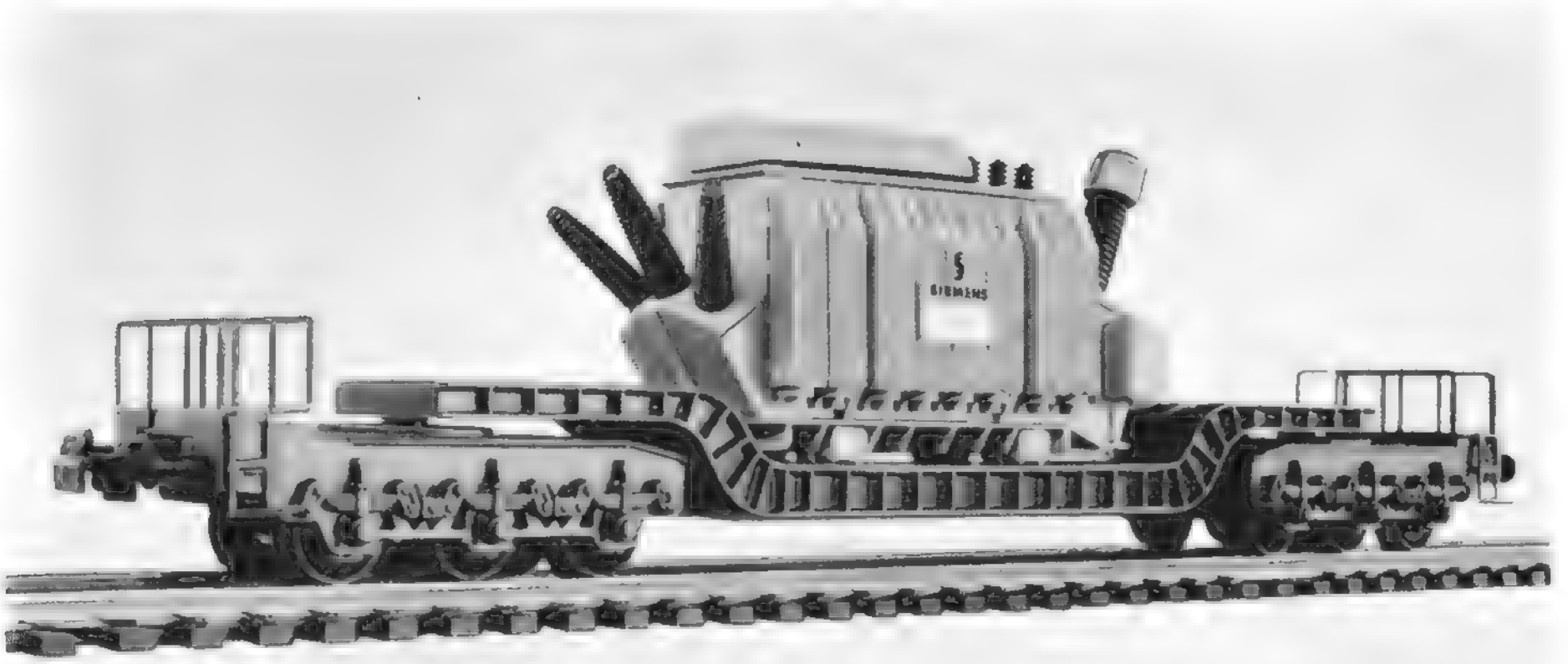
Wir liefern vom Streugras bis zur Geländeplastik alles, was zur Landschafts-Gestaltung gebraucht wird.

Unser neuer Katalog 1968/69 enthält 24 Anlagen-Modelle, herrliche neue Bäume, viel Neues und viele Tips und Anregungen.

Verlangen Sie den NOCH -Katalog 1968 69 (40 Seiten DIN A 4) bei Ihrem Händler gegen eine Schutzgebühr von DM 1.— oder von uns direkt mit Einsendung von DM 1.— in Briefmarken. (Ausland: 2 Coupons reponse international)

O. E. NOCH Ing. **7988 WANGEN/Allgäu**

Bei TRIX können Sie Transformatoren nicht nur kaufen, sondern auch transportieren

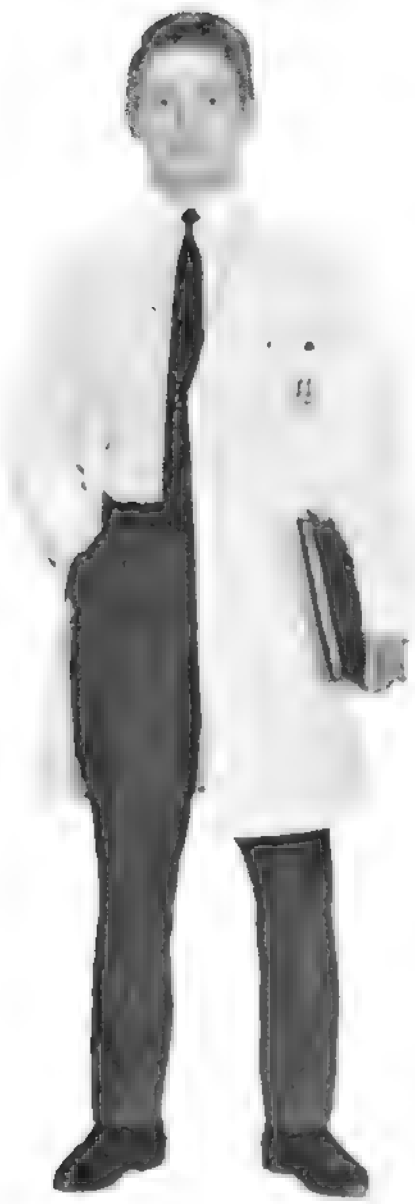


Und da gehört schon einiges dazu. Neben einer zugkräftigen TRIX-Lok vor allem ein Spezialwagen von besonderer Konstruktion. TRIX hat diesen Wagen. Und noch viele andere Loks und Wagen in gleich detaillierter Ausführung, die Sie nur bei TRIX bekommen und nirgends sonst. Am besten, Sie lassen sich bei Ihrem Fachhändler gleich einmal den neuen Katalog TRIX 68 zeigen. Auch wenn Sie keine TRIX-Anlage (sondern eine andere) haben. Auf TRIX-Spezialitäten brauchen Sie in keinem Fall zu verzichten. Denn wir liefern zu unseren interessantesten Modellen Austauschkupplungen für jedes andere System. Damit auch Sie Transformatoren transportieren können. Und vieles, vieles andere mehr!

Wir gratulieren dem MIBA-Verlag zum 20-jährigen Bestehen!

TRIX MODELLBAHNEN

Vereinigte Spielwarenfabriken
Ernst Voelk KG.
85 Nürnberg, Kreulstraße 40



Das ist Ingenieur Rank

Zuverlässig, gewissenhaft, erfolgreich.

Vor zehn Jahren entschloß er sich, bei „TT-Zeuke" als technischer Zeichner anzufangen. Vor zehn Jahren entschied sich „TT-Zeuke", die erste Modell-Lok und zwei Wagen in die Serienproduktion zu geben. Beide Entscheidungen waren voneinander unabhängig und hatten nur eines gemeinsam: das Vertrauen zur eigenen Leistungsfähigkeit und den Optimismus der Jugend.
Seitdem hat sich viel verändert. Aus den ersten Anfängen wurde eine Weltmarktproduktion, aus einer Lokomotive und zwei Wagen wurde ein großes Sortiment, aus 45 Mitarbeitern wurden 750. Mit der Umsatzkurve stiegen die Verantwortung, das Können und der Erfolg des ehemaligen technischen Zeichners und heutigen Ingenieurs Rank. Er wurde einer der bewährten Ingenieure. Konstrukteure und Techniker des Werkes. Einer der besten. Der Betrieb prägte seine Entwicklung und er prägte das Bild seines Betriebes: Zuverlässig, gewissenhaft, erfolgreich.
(Generalvertrieb: R. Schreiber, 8510 Fürth Bayern, Keplerstraße 8-10; Versandhandel: E. Succow, 4053 Süchteln, Hochstraße 129).

DDR 1018 Berlin TT Zeuke Storkower Straße 154

Basteln und spielen mit FALLER

AUTO MOTOR SPORT

Die ausbaufähigste Modell-Autobahn als Rennanlage oder Verkehrsspiel

- Kombinationsfähig mit der Modell-Eisenbahn H0
- Platzsparend
- Sehr preiswert

FALLER-Artikel erhältlich in Spielwaren-Geschäften und Fach-abteilungen

*

Fragen Sie dort nach dem FALLER-Katalog

BUSCH *Modellbahn-Zubehör*

Kennen Sie die neue BUSCH-KOLLEKTION 1968?

Ein Lieferprogramm, das jeden Modell-Eisenbahner interessiert.

Viele neue Modelle ergänzen unser bewährtes Sortiment.

Z. B. über 40 neue Baumsorten, 10 verschiedenartigen Geländematten, über 20 vorbildgetreue Straßenlampen, unser bewährtes Freileitungs-System in 15 neuen Sortimentspackungen.

Tunnel- und Bahndamm-Bausätze zur Anfertigung von Einzelmotiven oder ganzer Geländeanlagen.

Elektrische Kleinstwasserpumpen, über 30 verschiedene Spur-N-Bausätze für Bahnhöfe, Stadthäuser usw.

Eine große Auswahl lichtecht gefärbter Geländebaumaterialien, fertige Landschaftsteile aus Plastik, feinst-detailliertes Ausgestattungszubehör usw. usw.

Der neue, große BUSCH-Katalog 1968/69 informiert Sie ausführlich. Bitte bei Ihrem Händler oder bei uns anfordern (gegen DM —.50 in Briefmarken).

BUSCH&CO.KG.

Modellspielwarenfabrik

6806 Viernheim Postfach 1360

Neu von Rivarossi S.P.A.

VIA PIO XI 157–159 22100
COMO/ITALIEN

ATLAS N-SPUR-PROGRAMM

RIVAROSSI-ATLAS ARTIKEL NO. 2125 A + 2135 A
Ein wunderschöner Nachbau der Fairbank-Lokomotive mit vielen Details und Stirnlichtern.

ARTIKEL NO. 2125 A	Lokomotive mit starkem Motor	**nur**	**DM 22,50**
ARTIKEL NO. 2135 A	Lokomotiv-Ergänzungseinheit	**nur**	**DM 9,60**

Neuer Katalog im Fachhandel erhältlich.

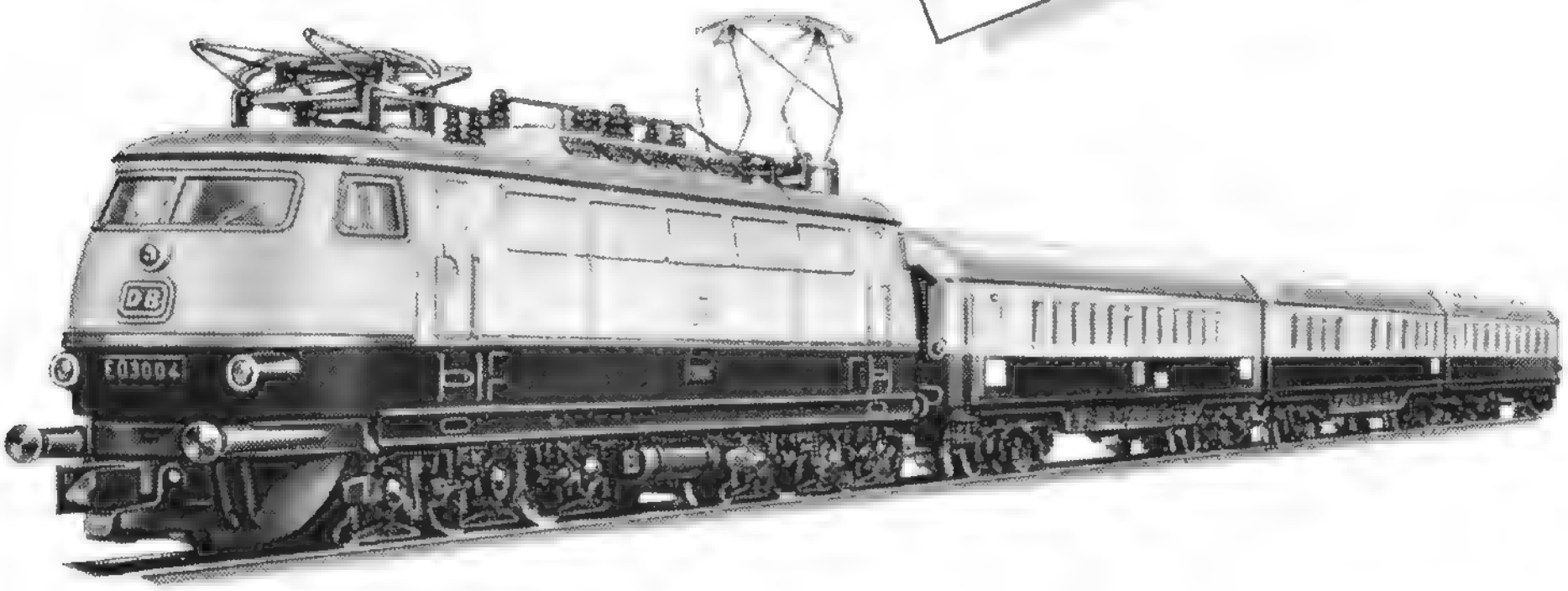
Auskunft, Katalog und Bezugsquellennachweis auch bei unserer deutschen Vertriebsgesellschaft.

PERMA GmbH. · 8500 Nürnberg · Leyher Straße 13

R 36

Ab sofort gibt es eine neue Trans-Europa-Linie: Rokal TT

Rokal TT
Klein genug, um Platz zu sparen -
groß genug, um vorbildtreu zu sein.



Jetzt fährt auch der Trans-Europa-Express auf TT-Spur. Mit Barwagen, Großraumwagen, Abteilwagen.

Die Oberleitung macht den TEE völlig unabhängig vom sonstigen Zugbetrieb.

Und alles originalgetreu. Bis ins kleinste nachbildbare Detail. Trotzdem brauchen Rokal-TT-Modellbahnen erstaunlich wenig Platz.

Denn die TT-Spur mißt nur 12 mm. Das ist genau die Spurweite, die bei einem Minimum an Raumanspruch ein Maximum an Vorbildtreue gestattet.

Machen Sie eine Probefahrt.

Als weitere Neuheit: Zur Schweizer D-Lok den neuen Schweizer D-Wagen. Die naturgetreue Nachbildung der neuen Leichtbauwagen.

Rokal GmbH
4054 Lobberich, Postf. 186

ROKAL
TT MODELL-EISENBAHN

STEIN

das Spezialgeschäft für den Modelleisenbahner

4 Düsseldorf, Grabenstraße 7, Telefon 1 83 58

wünscht unserer MIBA zum 20jährigen Jubiläum alles Gute und „zunächst weitere 20 Jahre" viel Erfolg.

Noch lieferbar:
Märklin E 18 blau oder grün — DM 63.50

Z. Zt. äußerst günstige Sonderangebote in nur fabrikneuer Ware: 17 versch. Loktypen der Fabrikate Fleischmann, Jouef, Trix — ab DM 16.75

10 versch. Trixwagen für 2- oder 3-Leiterbetrieb — ab DM 4.50

über 60 versch. Wagen der Firmen Fleischmann, Liliput, Meccano-Hornby, Jouef — ab DM 1.75

Noch kleine Reste Casadioweichen z. B. DKW Messing — DM 13.50

Sonderangebotsliste gegen DM —.30 Briefmarken. Auch Auslandversand.

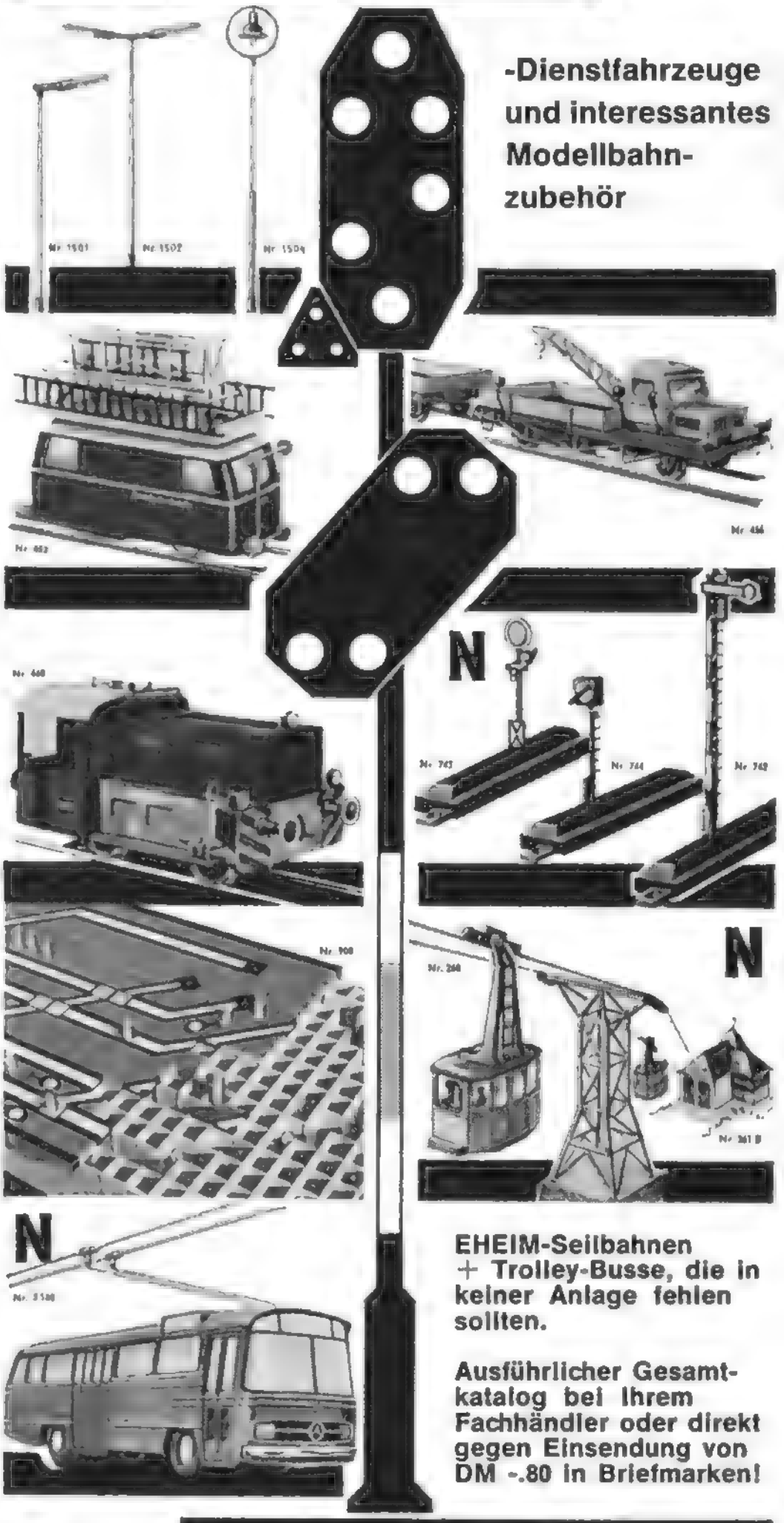
HO INTRA HOBBY

Die Herstellung des bekannten Weichen- und Gleissortimentes von CASADIO hat die Firma INTRA-HOBBY übernommen. Weichen und Gleise sind bis in das kleinste Detail nachgebildet. Qualität und Aussehen lassen keine Wünsche offen. Passend für alle Systeme — Messing oder Neusilber — Schienenlänge 90 cm zu jedem Radius biegbar.

Bitte fordern Sie Katalog und Preisliste gegen Einsendung von DM —.40 in Briefmarken
Alleinvertrieb für die Bundesrepublik

ARTUR BRAUN-705-WAIBLINGEN

BRAWA



-Dienstfahrzeuge und interessantes Modellbahnzubehör

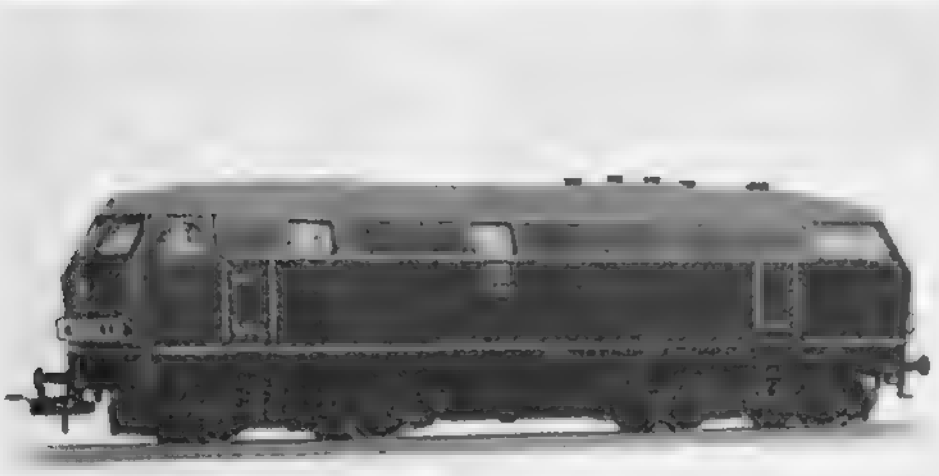
EHEIM-Seilbahnen + Trolley-Busse, die in keiner Anlage fehlen sollten.

Ausführlicher Gesamtkatalog bei Ihrem Fachhändler oder direkt gegen Einsendung von DM -.80 in Briefmarken!

EHEIM

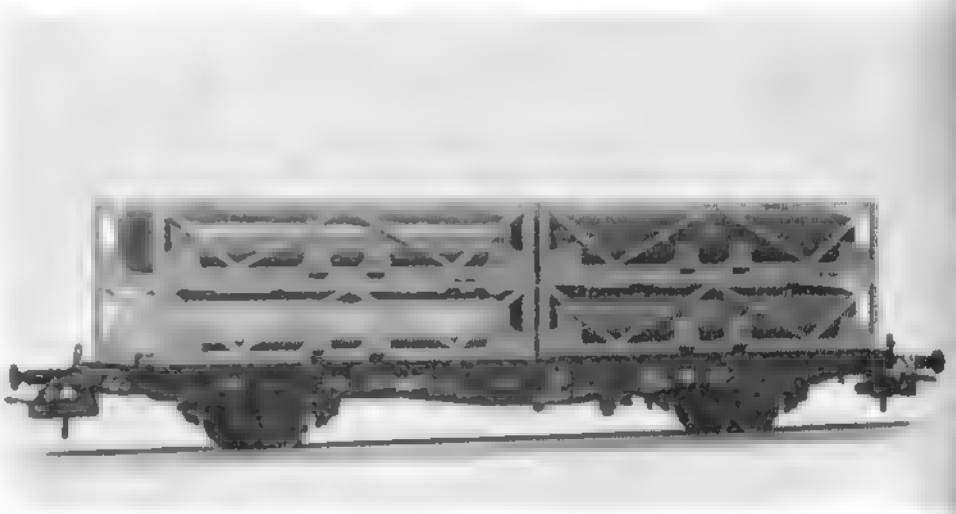
ARTUR BRAUN ▪ 705 ▪ WAIBLINGEN

Röwa Plastic stellt vor: HO Supermodelle zu Minipreisen — Lokomotive 216 (V160) Containertragwagen



Diese Lokomotive müssen Sie sich unbedingt in Ihrem Fachgeschäft einmal ansehen. Absolut maßstäbliches HO-Modell der Lokomotive Reihe 216 (V 160) der DB. Hier nur einige Details: Kaum zu übertreffende Zugkraft — Antrieb aller vier Achsen; vorbildgetreue Beleuchtung, rot-weiß in Fahrtrichtung wechselnd; Nachbildung der Führerstandseinrichtung; eingesetzte Fenster und Dachlüfter; unübertroffene Detaillierung; für Zweileiter-Gleichstrom mit Kupplung zu Märklin passend (und Fleischmann-Tauschkupplung).

Kaum glaublich, aber das Modell der Lokomotive 216 kostet nur DM 49.50
Dieses Supermodell ist auch für Dreileiter-Gleichstrom (Trix-Express) mit Schienenschleifern und Trix-Kupplung für DM 54,– lieferbar.



Eine echte Sensation für Ihre Modellbahn. Die ersten maßstäblichen Containertragwagen Lbs 598 (BTmms 598) der DB in HO.

Exakte Nachbildung des stoßgedämpften zweiachsigen fünfständigen Behältertragwagens, wie er in großen Stückzahlen von der DB in Dienst gestellt wurde.

Kupplungen passend zu Märklin. Ausschwenkbare Pufferbohlen die eine enge Kupplung (auch mit anderen Fahrzeugen) und ein Puffer-an-Puffer-Fahren ermöglichen. Isolierte, schwarz vernickelte Radsätze, zu allen Systemen außer Trix-Express passend (für Trix Expreß Tauschradsätze und Kupplungen).
Und noch eine Überraschung. Dieser Wagen ist in vier verschiedenen Versionen erhältlich: Mit einem 40'-Aluminium-Container, mit zwei 20'-Stahlblechcontainern
oder mit zwei 20'-Kühlcontainern beladen zu je DM 12,50 sowie mit vier 20'-Tankcontainern beladen zu DM 13,50.

Alle Modelle ab Ende September lieferbar.
Röwa-Plastic GmbH., 7441 Unterensingen/Neckar

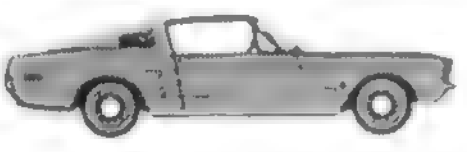
Fragen Sie Ihren Fachhändler

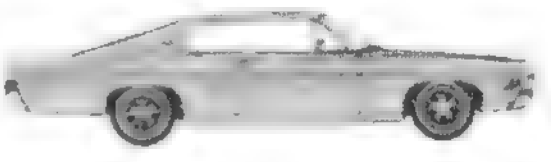
KINDLER + BRIEL 703 BÖBLINGEN

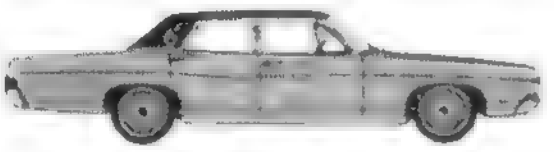
Roßkopf-Modell-Fahrzeuge

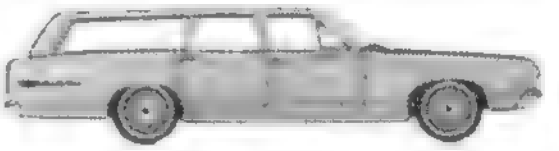
jetzt auch im Maßstab 1:160 für die N-Bahn.

Alle Modelle sind verglast, rollen und haben Originalfarben.









911 2 Ford Mustang
2 Ford LTD **DM 2,–**

912 2 Ford XL Fastback
2 Ford Ranch Wagon **DM 2,–**

Zahlreiche weitere Modelle in Vorbereitung. Verlangen Sie bei Ihrem Fachhändler unsere Prospekte für die neuen N- und unsere bekannten H0-Modelle.

ROSKOPF MINIATURMODELLE · 822 TRAUNSTEIN

Es gibt unzählige Möglichkeiten für den Aufbau Ihrer »Traumanlage«

ARNOLD rapido®

bietet alles, was dazu gehört.

Mit Arnold rapido — Spur N = 9 mm im Maßstab 1 : 160 — lassen sich alle Ihre Modellbahn-Probleme problemlos lösen:

Störungsfreier Betrieb langer, vorbildgetreuer Züge im Personen- und Güterverkehr auf weiträumigen Strecken in harmonischer Landschaft ebenso, wie Rangierbetrieb in Güterbahnhöfen und Bahnbetriebswerken.

Und alles hat wirklich Platz,

denn Arnold rapido benötigt nur etwa den vierten Teil einer entsprechenden HO-Anlage. Das bedeutet 4fachen Platzgewinn auf vergleichbarer Fläche.

Schon bei der Planung liegen die vielen Vorteile auf der Hand!

Arnold rapido bietet das umfassendste Modelleisenbahn- und Zubehör-Programm in der Spur N = 9 mm/Maßstab 1 : 160. Der neue Arnold rapido-Farbkatalog 1968/69 im Großformat gibt einen lückenlosen Überblick über das vielseitige Sortiment und interessante Anregungen zum Bau Ihrer »Traumanlage«.

Es gibt immer mehr Gründe, sich für Arnold rapido zu entscheiden!

Ihr Fachhändler berät Sie gerne.

K. ARNOLD + CO. 85 NÜRNBERG 2

650

HO

WIKING

Die Miniatür-Modelle maßstäblicher Wirklichkeit und richtiger, gegenseitiger, Größen-Verhältnisse

Erhältlich in allen guten Fachgeschäften. Verlangen Sie den neuen Bildprospekt.

WIKING-MODELLBAU · 1 BERLIN 45 · UNTER DEN EICHEN 101

651

Ihr Fachgeschäft führt...

A=USA, **AK**=Akane, **Ar**=Arnold, **B**=O-Bus, **Ba**=Bastlermat., **Br**=Brawa, **Bu**=Busch, **C**=Conrad, **E**=engl. Mod., **Eg**=Egger, **Et**=Electrotren, **F**=Fleischmann, **Fa**=Faller, **Fr**=franz. Mod., **Gi**=Gintzel, **H**=Hamo, **Ha**=Hornby-Acho, **He**=Herpa, **Hg**=Haug, **Hk**=Herkat, **Hz**=Heinzl, **J**=Jouef, **Kd**=Kadee, **Ki**=Kibri, **Kl**=Klei-We, **Li**=Liliput, **M**=Märklin, **Me**=Merten, **Ne**=Nemec, **No**=Noch, **P**=Preiser, **Pe**=Peetzi, **Pi**=Piko, **Po**=Pocher, **Qu**=Quick, Pola, **R**=Rokal, **Ri**=Rivarossi, **Ro**=Roskopf, **Rü**=Rüco, **S**=Sonst., **Se**=Seuthe, **So**=Sommerfeldt, **SV**=Voegele, **T**=Trix, **TN**=Tenshodo, **TR**=Tri-ang, **V**=Vollmer, **VP**=Vau-Pe, **W**=Wiad, **Z**=Zeuke.

Aachen

Hobby-Ponten, Seilgraben 10 – Das große Bastlerfachgeschäft.

Wilh. Danhausen - Spielwaren - Modellbahn-Spezialisten. Kleinkölnstr. 20/22. – Alle einschlägigen Markenfabrikate. Ersatzteile – Reparaturen.

Augsburg

Spielwaren Koch, am Oberhauser Bahnhof – Ihr Modellbahnfachgeschäft – Ersatzteile, Reparaturen.

Bad Reichenhall

Spielwaren-Schmidt, Bahnhofstr. 29 — Ar, B, Br, Ba, Bu, C, F, Fa, H, He, Hz, Ki, Kl, M, Me, No, P, Pe, Qu, S, Se, So, T, V

Berlin

Heinrich, 44, Sonnenallee 63. – Ar, B, Ba, Br, Bu, Eg, F, Fa, H, He, Hg, Ki, Kl, Li, M, Me, P, Pi, Pola, R, Ri, Se, T, V u. Sonstiges.

Noster, 61, Friedrichstr. 206 – Ar, Ba, Br, Bu, C, F, Fa, He, J, Ki, Li, M, Ne, P, Rv, T, V, W

Modellbahn-Pietsch, SW 61, Friedrichstr. 237 – Ar, B, Ba, Br, Bu, C, Eg, F, Fa, Fr, He, Hg, Ki, Li, Me, No, P, R, Ri, Se, So, T, V, W

Spielwaren-Thomas, 62, Grunewaldstr. 78 – Ar, Br, Bu, Eg, F, Fa, H, He, Hg, J, Ki, Kl, Li, M, P, Pe, Qu, R, Ri, T, V

Neußner, 62, Dominicusstr. 40 – Neu- u. Gebrauchtgelegenheiten.

Flug-Bufe, 12, Schlüterstraße 74 – Ar, Ba, Br, Bu, C, Eg, F, Fa, H, He, Hg, Hz, Kd, Ki, Kl, Li, Lima, M, Me, Ne, P, Pe, Pi, Qu, Ri, Ro, Se, So, T, V, W, Z

Braunschweig

Spielzeug-Ecke Kattreppeln 18 – Ar, B, Br, Bu, Eg, F, Fa, Ha, He, Hg, Ki, Li, M, Me, No, P, Pe, Qu, R, Ri, Ro, S, Se, T, V, VP

Bremen

W. Preiß, Am Dobben 135 – B, Ba, Br, Bu, Eg, F, Fa, Fr, He, Ki, Li, M, Me, Ne, P, Re, S, Se, SV, V

Düsseldorf

Stein, Grabenstr. 7 – Das Spezial-Fachgeschäft für den Modelleisenbahner; Sonderangebotsliste gegen 0,30 Briefmarke.

Essen

Zimmermann, Kennedyplatz 5 – Bu, C, Eg, F, Fa, H, He, Ki, Li, M, Me, No, P, Se, T, V, W

Heinrich Roskothen, Kornmarkt 7, Ar, B, Ba, Br, Bu, C, Eg, F, Fa, H, Ha, He, Hg, Ki, Li, M, Me, Na, No, P, Po, R, Ri, Ro, Rv, S, Se, T, Te, Tn, Tr, V, W

Graz/Österr. – Steiermark

Ing. Gaar & Co, Burggasse 8 – Amerikan. Lokmodelle, F, Li, Po, Ri, Se, TN, V, Meccano, Casadio

Breineder-Gibiser, Am Eisernen Tor 3 – B, E, F, Fa, H, Ki, Li, M, No, P, Po, Ri, Ro, S, T, TN, V, VP, franz. Modelle. Eigene technische Abteilung, Spezialgeschäft für Eisenbahnmodelle.

Hamburg

Spielzeug-MALT, Bogenstr. 11 – Ar, Eg, F, Fa, Ki, M, Pe, Pi, T, V

M. A. Meyer, Winterhude, Barmbeker Str. 171, Tel. 47 28 24. Große Spezial-Abteilung; fast alle Fabrikate. Hag, Peco, Selbstbau, Flug- und Schiffsmodellbau.

Spielzeug-Zentrale Am Berliner Tor, Beim Strohhause 14, Telef. 24 68 21 – A, AK, Ar, B, Br, Bu, C, Eg, Et, F, Fa, Fr, H, Ha, He, Hg, Hk, J, Kd, Ki, Li, M, Ne, P, Pi, Po, R, Ri, Ro, Rv, S, Se, So, T, Te, TN, TR, V, VP, W

Spielzeug-Rasch, G.-Hauptmann-Platz 1 – Ar, B, Ba, Br, Bu, C, Eg, F, Fa, H, Ha, Hg, J, Ki, Li, M, Me, Na, No, P, R, Ro, Rv, S, Se, T, Te, TR, V, VP

A. Markscheffel & SOHN, Gerhofstr. 10–14 beim Gänsemarkt. Ar, B, Br, Eg, Fa, He, Hg, Hk, Ki, Kl, Li, Me, Pi, Qu, Ri, So, T, V, VP, W

Hannover

Ernst Brinkmann, Abt. Spielwaren-Meyer, Georgstraße 10 – Ar, B, Ba, Br, Bu, Eg, F, Fa, H, He, Hg, Hz, J, Kd, Ki, Kl, Li, M, Me, No, P, Pi, Qu, Ri, S, Se, So, T, V, W

Hildesheim

Puppenklinik Hübner, Osterstr. 17 Air Fix, Ar, B, Br, C, F, He, Hg, Hz, Ki, Kl, Li, Me, P, Pe, Pi, Qu, R, Ri, Ro, S, Se, So, T, V, Z.

Koblenz

Pfeiffer, Kornpfortstr. 1, Filiale Löhrstr. 101, Spezialabteilung für Eisenbahnen und Modellbau.

Köln

HOBBY, Kölner Spielzeughaus, Köln, Hohestr. 160, Stollwerckpassage am Heinzelmännchenbrunnen – Große Spezialabteilung. Bietet beste fachmännische Beratung. Außer allen im Kopfteil angeführten Fabrikaten ein reichhaltiges Sortiment aus aller Welt für den Modellbahner. Selbstbaumaterial und Ersatzteillager. Alles für Geländebau und -ausstattung.

Mainz

Sonntag, Steingasse 25 – F, Fa, H, He, Ki, M, Me, Multiplex-Einbau, P, V – Isolieren all. Fabrik. preisw., Flug- u. Schiffsmodellbau, Fernsteuerung., Selbstbau

Mannheim

Rudolf Meier, Modelleisenbahnen und Zubehör, T. 3 21.
AK, Ar, Ba, Br, Bu, C, Eg, Et, F, Fa, H, Ha, He, Hg, J, Ki, Li, M, Me, P, Pi, Po, R, Ri, Ro, Se, T, Tu, V, VP, W, Z

Nürnberger Spielwarenhaus S 1, 4 – Spezialabteilung für Eisenbahnen und Modellbau

München

Modellbau Fischer, vormals Redlin, Lindwurmstraße 9 – Das Fachgeschäft für den Modellbauer! Fast alle oben angeführten Fabrikate. Großer Einzelteilekat. – Für den Modellbauer eine wahre Fundgrube: 1,80 DM (bei Bestellung bitte beifügen).

Obletter Spielwaren am Stachus Ar, B, Ba, Eg, F, H, Ha, Ki, M, Me, P, Po, Ri, Rv, S, Se, T, V, VP

Spielwaren Bäumler, Schleißheimer Straße 316, Tel. 35 43 44 – Ar, Br, Bu, C, Eg, F, Fa, He, Hg, Ki, M, Me, P, Rv, Se, T, V, W

„Die Spielzeugschachtel", Hohenzollernstr. 13/15 – Ar, B, Ba, Br, Bu, C, Eg, Et, F, Fa, H, Ha, He, Hg, Hk, Hz, J, Kd, Ki, Kl, Li, M, Me, Ne, No, P, Pe, Pi, Qu, R, Ri, S, Se, So, T, V, W

Spielwaren-Schmidt, Neuhauserstraße 20 – bekannt große Spezial-Abteilung, fast alle oben angegebenen Fabrikate.

F. Seibert, Entenbachstraße 6 – Märklin, Fleischmann, TRIX und viele in- und ausländische Fabrikate. Handarbeitslokomotiven: Akane, GEM/Olympia, Fulgurex, KTM, Tenshodo, LMB, NWSL, Suydam und United, Eg

Nürnberg

Modellspielwaren Sigmund, Nbg. Schweiggerstr. 5 – AK, Ar, B, Bu, Eg, Et, F, Fa, H, Ha, He, Hg, Hz, J, Kd, Ki, Li, M, Me, No, P, Pe, Pi, Po, Ri, Ro, Rv, Se, T, TN, V, W

Offenbach

Spielzeug Ehmann, Gr. Marktstr. 58 – Ar, B, Ba, Br, Bu, F, Fa, H, Hg, Hk, Hz, Ki, Kl, Li, M, N, No, P, Qu, So, T, V.

Rosenheim

Radio-Wolf, Münchner Str. 25 – Ar, B, Bu, F, Fa, Fr, H, He, Ki, Li, M, Me, No, P, R, Ro, S, Se, T, V

Ihr Fachgeschäft führt . . .

Stuttgart

Schüler & Co., Christophstr. 2 – A, AK, Ar, Athearn, B, Ba, Br, Bu, C, E, Eg, Et, F, Fa, Fr, Gem, Gi, H, Ha, He, Hg, J, Kd, Ki, KTM, Li, M, Me, Ne, No, P, Pe, Pi, Po, R, Re, Ri, Rü, Rv, S, Se, Suydam, SV, T, Te, TN, TR, TYCO, United, V, VP, W, Z

Singen (Hohentwiel)

Hohenberger, Aug.-Ruf-Str. – B, Fa, He, Hg, M, Me, No, P, S, V, W

Waldshut/Rh.

Bazar, Bornhauser, Kaiserstr. 68 Ar, B, F, Fa, Ki, M, Me, S, Se, V

Wien/Österreich

K. W. Connerth – Betriebsing., Wien 15, Dadler- Ecke Grimmgasse – Fast alle angef. Fabrikate in enormer Auswahl. Ferner Peco, Sommerfeldt, Rot usw. Autobahnmaterial versch. Fabrikate. Reparaturen, Servicestellen führender Fabrikate. Original-Ersatzteile-Umbau-Einkauf-Tausch. Fundgrube f. Bastler. Überprüfte Gelegenheitskäufe.

Private Kleinanzeigen

Pro Buchstabe, Zahl bzw. Satzzeichen 6 Pf, bei Fettdruck 8 Pf, Chiffregebühr 2,– DM (Inland) bzw. 2,50 DM (Ausland), alles inkl. Mehrwertsteuer.

◄ **Express-Weiterleitung von Chiffre-Post nur bei vorzeitiger Zusendung des Eil-Portos!** ►

Verkaufe kaum gebrauchte Märklin MS 800. Angebot an Chiffre Nr. 1 U/2012

Suche laufend Vorkriegseisenbahnen Spur 0–III. J. Holzapfel, 8031 Gilching, Gut Rottenried, Tel. (08185) 82 65.

Verkaufe: Märklin 3015 – 80.— / 3046 – 45.— / 3047 – 45.— ungebraucht! Angebote unter Chiffre 2R/2012

Verkaufe neues Rokal-TT-Material zu 40–50% unter Neupreis. Liste gegen Rückporto. H. J. Voigt, 1 Berlin 19, Reichsstraße 49a.

Verk. Märklin 2 TM 800 à 25.– 1 RSM 800 35.– 1 Triebw. 3025 60.– 4 D-Wagen 4022–24 u. 44 mit Bel. à 6.– (geschl. 140.–) H. W. Hennecke, 34 Göttingen, Birkenw. 9.

Verkaufe preiswert Märklin H0 Loks und Wagen. H. Greinke, 2 Hamburg 63, Alsterkrugch. 510.

Kaufe zum Höchstpreis Märklin TT 800! Angebote an H. Lindenberg, 2 Hamburg 67, Eulenkrugstraße 110.

Verkaufe D-Zug- und G-Wagen versch. Fabrikate, sowie Oberleitung (Märklin) Einzelteile und Märklin E 03 60% Neupreis. J. Ihlhoff, 785 Lörrach, Untereckstraße 4.

Verk. Märklin 10 Stellp. 7072, und 4 Schaltpulte 7210 zus. für DM 30.– P. H. Häusler, 56 Wuppertal-E., Am Sonnenschein 21, Tel. 40 01 11.

Verkaufe den Trix-Tram-Triebw. (Titelb. v. Heft 9), gelb-rot lack., Fensterrahmen braun, Fenster verglast gegen Gebot. Tram-Gleise, Weichen, Oberleitung Liste geg. 0,30 Rückporto. Erich Zech, 8164 Hausham, Tegernseerstr. 22.

Trix D-Zug-Wagenpackungen zu kaufen **gesucht.** (Klarsicht). Angebote an R. Mähren, 4 Düsseldorf, Ackerstraße 113.

Verkaufe MIBA Jahrg. 1962-1967, je 20.– zus. 100.– Peyrer, 445 Lingen, Wachtelweg 33.

Verkaufe Spur-N-Fahrzeuge, BR 23, BR 80, T 3, VT 98, E 10, Klein-Diesel, 34 Wagen, fast neu, Neuwert 390.– für 200.– H. Engels, 5 Köln-Flittard, Spemannstr. 36.

Verkaufe Flm. E 40 25.–; und BR 80 12.–; gut erh. H. Kempinger, 819 Wolfratshausen, Isarring 32.

Märklin Spur I Verkauf oder Tausch: CER, CE, TMN, E 66 grün, E 66 grün Original-Variante mit 4-achs. Tender, EE 64 Starkstrom, CS 66, TW 12971, Wagen, Schienen, Weichen, Stellwerke, 3-gleis. Lokschuppen, große Trafos und Spur 0 HS 70, einige Wagen. **Suche** Spur I: HS 66, Personenw. ab 42 cm, Modellgüterw., bes. 1854 BV (gebe evtl. 50 Tons), 1674 Standard, Modellschienen, Einzelwagen Rheinuferbahn. Kataloge gesucht: 1927, 1930; abzugeben: 1931, 33, 35, 37, 38, 39 und MIBA ab Heft 12/1959. Masermann, 2 Hamburg 22, Kerstenweg 3b.

Spur 0-Lokomotiven abzugeben: HS 70 und grüne HS 65, S 64, HR 66, GR 66, CER 65, TCE 66, TW 12970, TW 66 zwei- und dreiteilig, SZ 12970. Jedes annehmbare konkrete Gebot wird beantwortet.
Chiffre 3M/2012

Verkaufe Mä. **E 18** sowie Wagen 346 bel. gegen Gebot, suche Flm. E 44 H. Wagner, 65 Mz.-Gonsenheim, Rheingauerstraße 1.

N-Bahn originalverpackt, absolut neuwertig. Katalogwert 1196.– DM für DM 600.– zu verkaufen. Liste gegen Rückporto. Karl Heinz Buhl, 2139 Wittkopsbostel, Lerchenkamp 13.

Verkaufe **Lok-Magazin** 1–30, gut erh., f. 150.– DM. Fürle, 8229 Mitterfelden, Rosenweg 1.

Lok-Magazin 1–30, MIBA 1967, me 10–20; HAG-BFe, 2L. **verkauft** Pahl, 23 Kiel 14, Kaiserstr. 69a.

20 mm Zinnfiguren Streckenarbeiter, Reisende, Eisenbahner nicht bemalt abzugeben Stck. DM –.15 Gruppe entspr. mehr. Weiter sind vorhanden Landarbeiter und Tiere. G. Tobinnus, 3 Hannover, Gretchenstr. 25.

Gelegenheit: Märklin-Eisenbahn zu verkaufen, rollendes Material, mit folg. Loks: V 200, Nr. 3021, V 60, Nr. 3065, Nr. 3031 u. 3047 (alle m. Telex); div. Personen-, Güter- und D-Zug-Wag. Neuwert ca. 410.–; Gleismaterial im Neuw. v. ca. 520.–; Signale i. Neuwert v. ca. 190.–; Gebäude etc. i. Neuwert v. ca. 300.–. Alles in tadellosem Zustand. Preisvorstellg. 600.–. Bitte Ihr Angebot an: Karl-Ernst Richardt, 497 Bad Oynhausen, Wilhelmstraße 32.

Verkaufe Trix-3-Leitermaterial, 35% Katalogpreis. Emeis, 8553 Ebermannstadt.

Aus Nachlaß zu verkaufen Sammlung ca. 110 Handarbeitsloks PFM, Fulgurex, Olympia, Tenshodo, Akane u. a. neu da nicht gebraucht. Erbitte Anfragen oder Angebot unter Chiffre 4 W/2010

Rokal-Weichen und -Gleismaterial früherer Bauart, gut erhalten, zu verkaufen. 50% Preis. H. Flohr, 6330 Wetzlar, Johanneshof 6.

Unser Modell des Monats September

01 ÖL DM 175.-

Bild-Liste gegen DM 3.10 in Briefm.

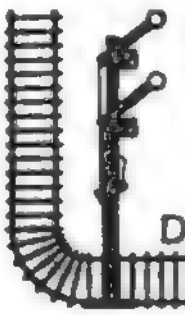
W. Arnold, Nachf.

Modellbahn-Fahrzeuge für alle Systeme H0

634 Dillenburg, Postfach 163

Mobil Haftöl

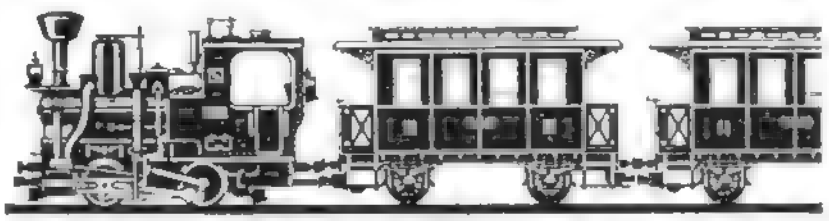
Das erste Markenöl
für Modelleisenbahnen
Gebr. Sedlacek, 2104 Hamburg 92



Spiel + Technik Kosfeld

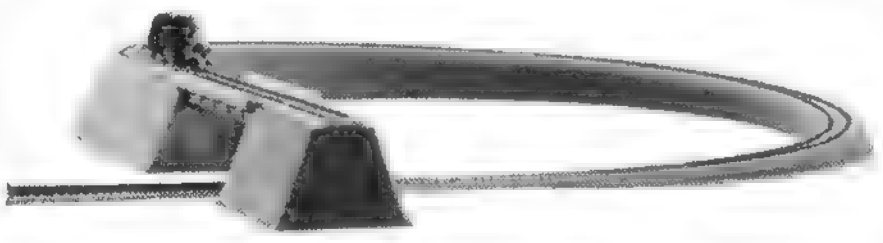
Das Spezialgeschäft
für Modelleisenbahnen
und Zubehör aus aller Welt.
Dortmund, Kampstraße 34, Telefon 33654

L·G·B-Modellbahn Spur 1



Die Sensation der Nürnbg. Spielwarenmesse 1968
Begeisterung bei Jung und Alt
Modelle ca. 15 cm hoch
Robust und wetterfest als ideale Gartenbahn
Spesenfreier Nachnahme-Versand
Bildkatalog 40 Pfg · Bezug durch

L. Kirchner, 61 Darmstadt, Kasinostr. 81



Einfach, schnell, ohne Schmutz und Lärm,
verlegt der Modellbahner die

MÖSSMER-Schaumstoff-Auffahrt und Schaumstoff-Gleisbettung

Neu: Auffahrten mit Leitplanken für Autobahnen
Erhältlich im Fachhandel. Fordern Sie bitte Gratisprospekt Nr. 34 an.

J. MÖSSMER, 7992 Tettnang, Postf. 345

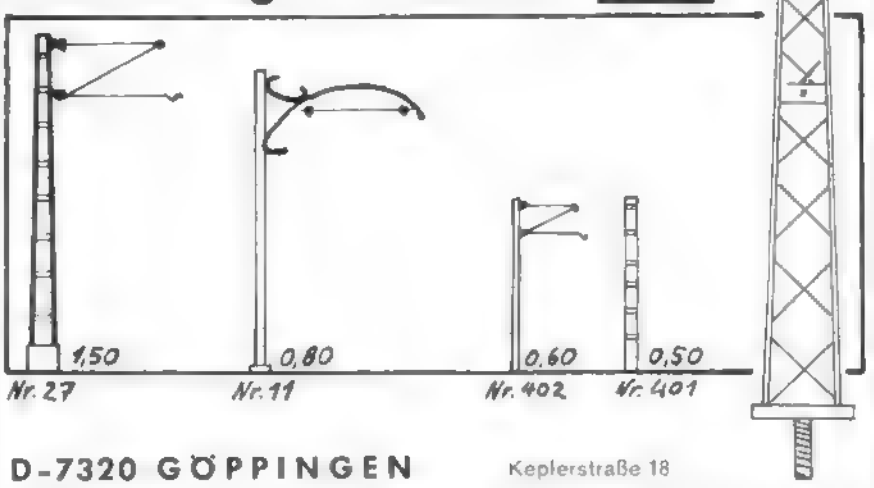
Das **REPA-ELEKTRONIK-STEUERPULT,** speziell für die REPA-Bahn entwickelt, können Sie auch auf Ihrer Gleichstromanlage einsetzen und besitzen vollendete Fahrkultur.
REPA-Weichenantriebe mit und ohne Weichenlaternen für die Selbstbauweichen oder als Unterflurantrieb für die Industrieweichen gibt es auch mit Endabschaltung, ebenso das REPA-Relais.
REPA-Entkuppler f. 2- u. 3-Leiter sind auch für die i-Kupplung zu verwenden. . . . . Alle Artikel arbeiten seit Jahren störungsfrei in der REPA-Bahn.
Erhältlich im Fachhandel, das Steuerpult nur direkt über:

ROLF ERTMER
479 PADERBORN, LE-MANS-WALL 3
. . . der Ihnen auch gern den Prospekt M-3 schickt.

DIE KLEINBAHN

Privat-, Neben- und Schmalspurbahnen sind voller Besonderheiten. DIE KLEINBAHN berichtet regelmäßig über deren Geschichte und Fahrzeugpark. Alle zwei Monate erscheint ein 24 Seiten starkes Kunstdruckheft der KLEINBAHN mit ausführlichen Berichten, detaill. Fahrzeuglisten, aktuellen Kurzmeldungen und über 30 Fotos. Ein KLEINBAHN-Probeheft ist erhältlich vom Wolfgang-Zeunert-Verlag in Gifhorn gegen Einzahlung von DM 3,00 auf Postscheckk. Hannover 42 825.

SOMMERFELDT
Oberleitung 0-H0-N



D-7320 GÖPPINGEN Keplerstraße 18

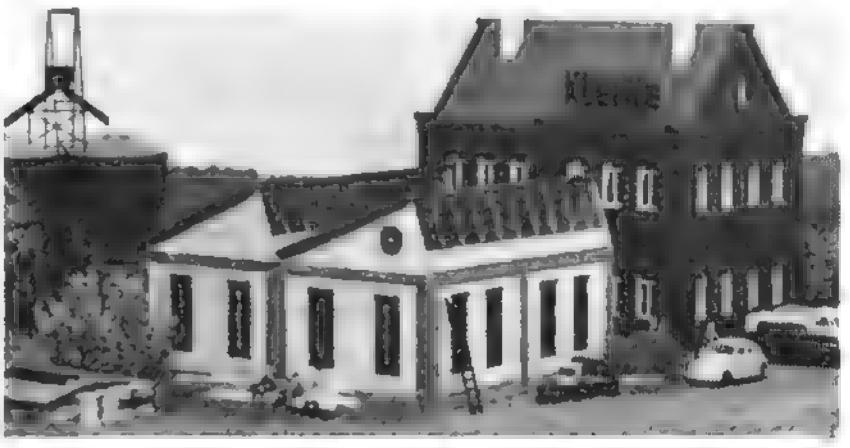
Von 1 m — 4 m x 1,70 m — das sind sie: die Spielplatten-Größen der Hamburger

MODELLEISENBAHNSCHRÄNKE

— für Minieisenbahn-Freunde das zweckdienlichste Möbel.

Drum denke dran: Bist Du von Minieisenbahn besessen und krank, so heilt Dich nur der **Hamburger Modelleisenbahn-Schrank.**

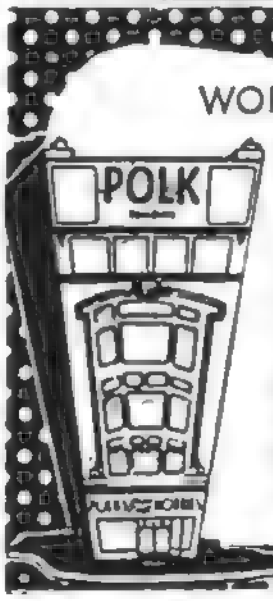
Lieferfirma:
Gerh. Zopp, 2101 **Sieversen 88**
Tel. 0 41 08 / 578



Werkhalle 129 und andere Neuheiten sind ab sofort in Ihrem Fachgeschäft erhältlich.

KLEIWE, Gebr. Blattmann, 783 Emmendingen, Hölderlinstraße 27

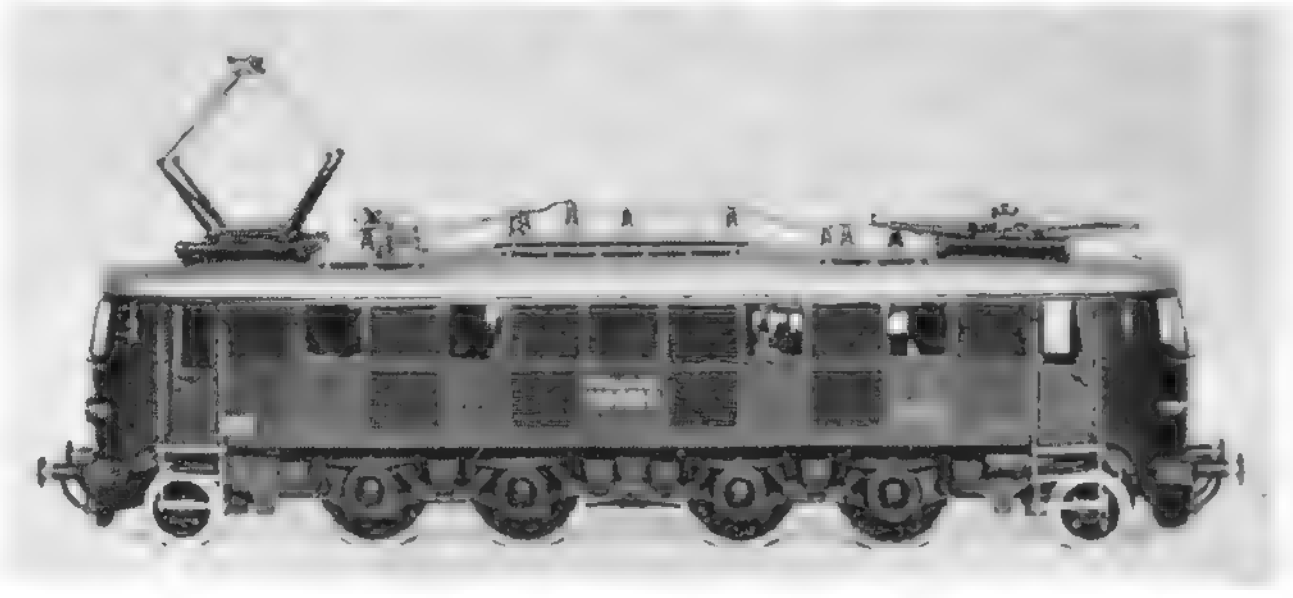
WORLD'S LEADING HOBBY-HOUSE



IMPORT - EXPORT
Werksvertretungen
Import: Hersteller: Senden Sie uns bitte Muster und Preisangebote.
Export: Über 350 US-Fabrikate von einer Seite = 1 x Versand = 1 x Zoll!
POLK'S Model Craft HOBBIES
314 FIFTH AVE., New York City!

Anfrag. v. Detailgeschäften u. Großhändlern erbeten!

E 18 – SPUR 0

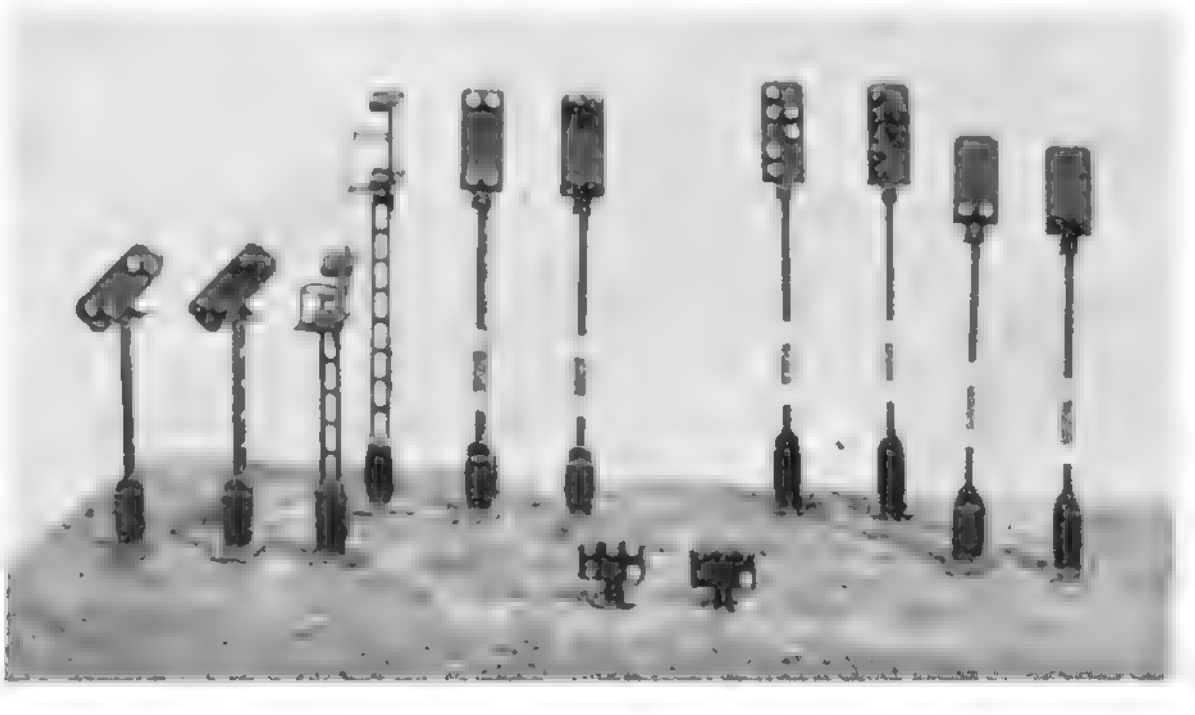


LüP 365 mm
Gewicht
3,4 kg.

2 Antriebsmotoren, NEM-Norm-Radsätze (312–313) für Hego-, Peco-, Nemec-Norm-Gleise. Mindest-Radius 1900 mm. Lackierung auf Wunsch in grün oder blau (Aufpreis DM 100.—).
Lok in Messing **DM 425.—** sofort lieferbar.

NEU

die
wundervollen
TAGES-
LICHT-
SIGNALE
aus der MIBA
Heft 1/1968
für



N – Bahnen. Maßstabgerechte saubere Ausführung.

Jede der abgebildeten Typen	ohne Birnchen	DM 7,95
mit 1,5 V Micro-Birnchen	pro Birnchen	DM 3,—
(weiß/rot/gelb/grün)		

Alleinvertrieb

Modellbau Fischer

8 München 15
Lindwurmstraße 9

HO **MÄRKLIN**
Loks für 2-Leiter-Gleichstrom

BR 74	DM 45.—
BR 81	DM 46.—
BR 23	DM 62.50
mit 1 Lichtzeitensignal	
E 63	DM 43.—
E 10	DM 55.—

N **ATLAS**

DKN 10° NS	DM 22.30
el. Weiche 10° NS	DM 10.80
el. Weiche 15° NS	DM 10.—

N-Yankees
Wir führen alle US-Typen von Atlas, Minitrix, Rapido

Alle **Trix-Wagen** mit **Märklin-Kupplungen** und **Märklin-Radsätzen**

W. Schüler & Co. Inh.: Wolfgang Schüler

das führende Modelleisenbahn-Fachgeschäft

7000 Stuttgart-S · Christophstraße 2 · Telefon (07 11) 70 83 75

100 herrliche Fotos — 100 Seiten Modellbahnerlatein

Die HAGEBA

mit technischer Ergänzung

DM 20.—

Ihre Bestellung nimmt entgegen:

Helmut Grosshans 6078 Neu-Isenburg, Alicestraße 84

Postscheckkonto Frankfurt 1257 20

20 Jahre

MIBA

Wir gratulieren zur 20 jährigen erfolgreichen Tätigkeit!

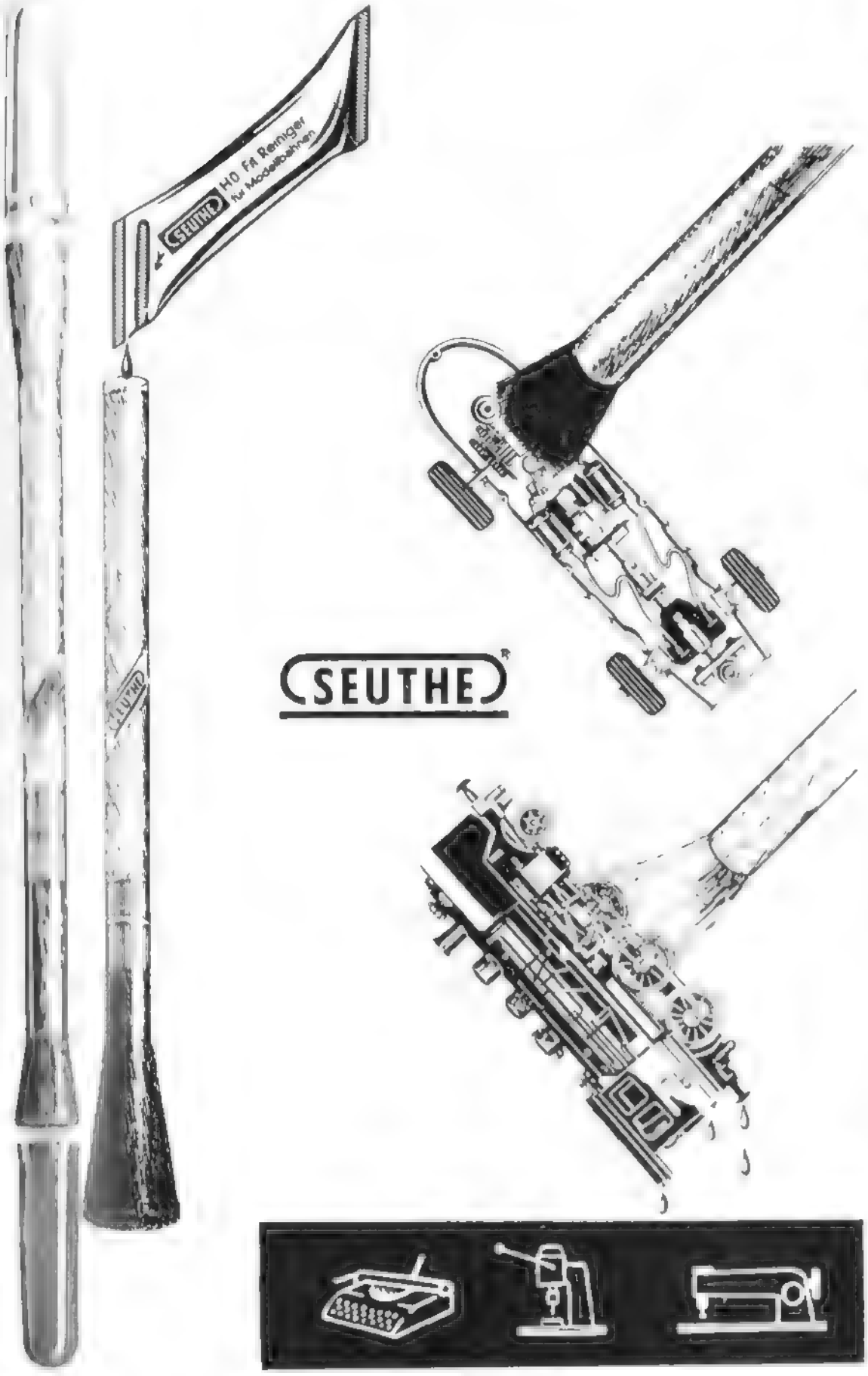
Was uns am meisten begeistert hat: WeWaWs Erfahrungen und Fähigkeiten und die Genauigkeit der MIBA-Studien, die in absolut unparteiischer Weise allen gute Dienste erwiesen haben.

Gleichzeitig unsere aufrichtigen Wünsche für die zukünftige MIBA-Tätigkeit, die gewiß dazu beitragen wird, das „Hobby" der Modellbahner immer mehr zu verbreiten!

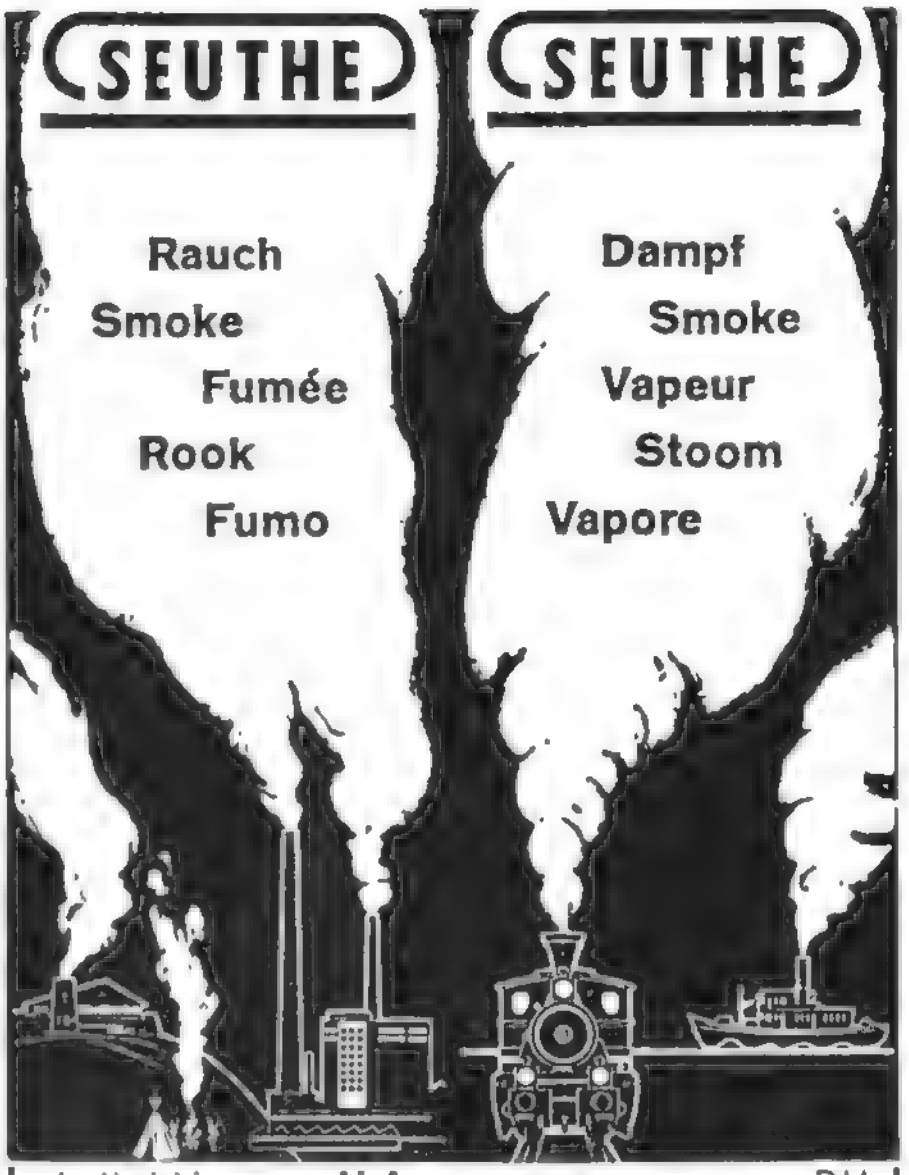
Rivarossi S. P. A.

Como/Italien

Nr. 112
Universal Double-Pinsel mit 1 Ampulle HO-Fit. Das ideale Pflege- und Reinigungsgerät mit Füllautomatik zum trockenen und feuchten Abbürsten und Pinseln. Borstenlänge verstellbar.



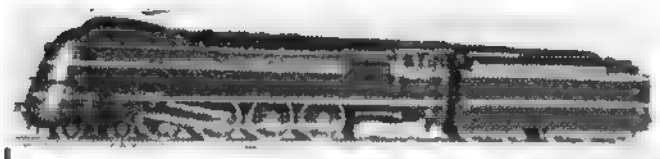
Nr. 113
Ultra Haft-Oel mit Punktierröhrchen für feinste Dosierung selbst an schwer zugänglichen Stellen.



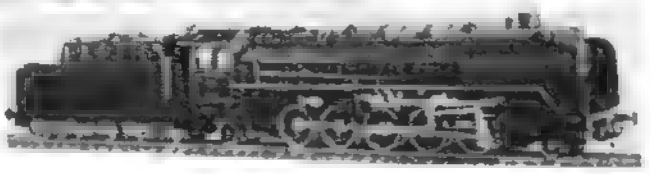
Artikel-Nr.	Lieferprogramm	DM
8	**Dampfgenerator** f. Loks aller Fabrikate mit Metallgehäuse	6,75
9	**Dampfgenerator** f. Fleischmann-Lok 1362 und 1363 NEU	6,75
99	**Dampfgenerator** f. Gleichstrom-Loks mit Kunststoffgehäuse	6,75
100	**Dampfgenerator** f. Märklin-Loks mit Kunststoffgehäuse	6,75
102	**Lok-Dampf**-Packung Cologne, Lavendel, Orchidee	1,50
103	**Lok-Dampf**-Packung Fichte, Neutral, Lokduft	1,50
107	**Stellwerk-Tankautomat** m. Einspritzpumpe für Dampfloks aller Fabrikate	9,75
107E	wie 107 jedoch mit Beleuchtung und elektrischer Fernschaltung	13,75
110	**Steigungsriffler** mit 1 Amp. H0-Fit	6,25
111	**H0-Fit** Reinigungsdestillat 3-Amp.-Pckg.	1,25
112	**Universal Double-Pinsel** m. 1 Amp. H0-Fit	5,25
113	**Ultra Haft-Öl** mit Punktierröhrchen 2-Ampullen-Packung NEU	1,50
114	**Universal Pflege- u. Reinigungs-Spray** 250 ccm Druckdose m. Mikroventil u. Sprühschlauch	4,75
115	**Fertighaus** mit rauchendem Schornstein 12-16 V ~ und 1 Ampulle Häuserrauch	7,25
116	**Häuserrauch** 5-Ampullen-Packung	2,50
117	**Rauchgenerator** für Modellgebäude als anschlußfertiger Schornstein mit 1 Amp. Häuserrauch	3,75
198	**Reinigungsdrähte** für Dampfrohre 3-Stück-Packung	—,25
199	**Ersatzdampfrohre** für alle Dampfgeneratoren, 3-Stück-Packung	1,—
200	**Dampfrohre** wie 199, jedoch für **stärkere Dampferzeugung,** 3-Stück-Packung	1,25
	Ersatz-Dampfgeneratoren ohne Zubehör	5,25

SEUTHE **Patente in aller Welt**
Alleinherstellung u. Vertrieb:
E. Seuthe, 7336 Uhingen

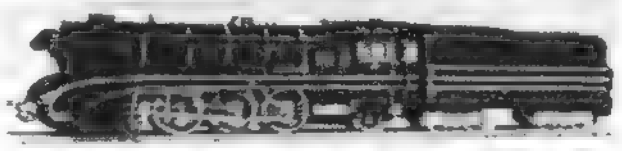
Bezug nur über den Fachhandel



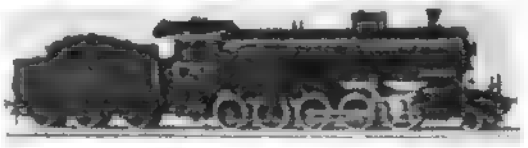
BR 06
LüP 325 mm



BR 45
LüP 310 mm



BR 10
LüP 300 mm



SBB Gotthard-Lok
C 5/6 LüP 265 mm

1948 20 1968
JAHRE

. . . mit der Miba im gleichen Schrott und Trott!

20 Jahre Facherfahrung
Präzisionsmodelle von Weltruf
Lokumbauten und Verbesserungen aller Art
Getriebeumbauten
Schienenreinigungswagen H0
Metall-Lokbeschilderungen H0 – 0 — I

(Neue Schilderliste 1968 mit vielen Neuheiten gegen Rückporto)

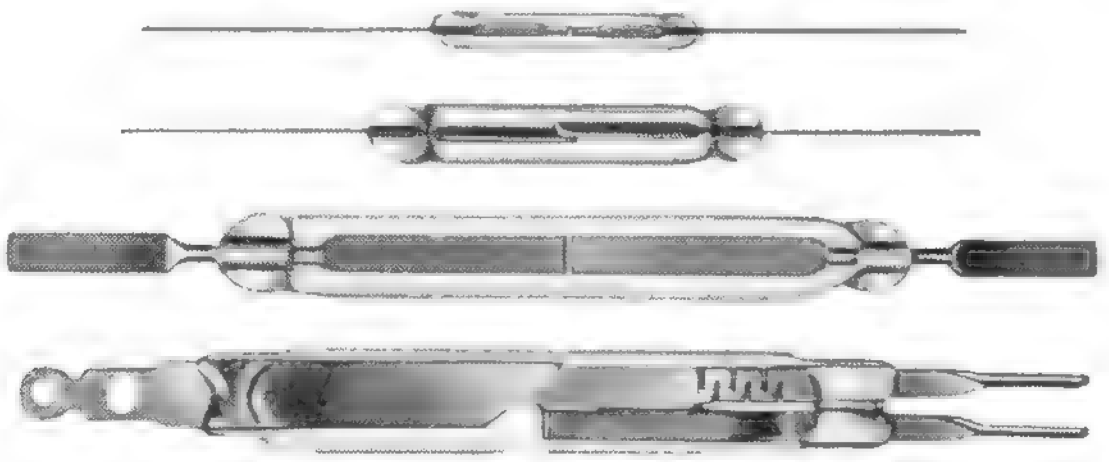
Modellbau-Anstalt

Ing. Ulrich Schnabel

8591 Wiesau

Das sind die berühmten SRK's von *Herkat*

Schalten stets 100% ig sicher und berührungslos



	DM	
1700	5,75	Für alle Systeme verwendbar
1800	4,25	
1500	3,75	Verlangen Sie *Herkat* Erzeugnisse in Ihrem Fachgeschäft
1605	6,95	

Prospekt und Bezugsquellennachweis gegen 0,50 in Marken von

Herkat K. Herbst · 85 Nürnberg · Gibitzenhofstraße 17

Ihre Modellbahnanlage wird erst vollkommen durch meine
lebensnahen Figürchen
für Spur 0 und 00
Schreiben Sie mir Ihre Wünsche, auf die ich gerne eingehe
Kleinkunstwerkstätte
PAUL M. PREISER
(13a) STEINSFELD, Kreis Rothenburg o.T.

Das war unsere erste* Anzeige in der Miba

Inzwischen hat sich die Postleitzahl geändert

Und sonst noch einiges. Die handgeschnitzten Preiserfiguren gibt es nicht mehr. Dafür recht gut gelungene Preiserfiguren aus Plastik. Das Programm wurde größer. Und — oft Ihren Anregungen folgend — sicher interessanter. Zu Ihrem Nutzen — denn: Ihre Modellbahnanlage wird erst durch Preiserfiguren vollkommen. Daran hat sich nichts geändert. Unser Bild zeigt es.

PREISER

* in Heft 6 – Band I – 1948/49

FULGUREX

Auch für Sie haben wir bestimmt die richtige Lok!

Eine Auswahl von über 100 verschiedenen Modellen in Spur 0 und H0 halten wir ständig für unsere Kundschaft bereit.

BALBOA scale models

KTM

gem

LMB MODELS

OLYMPIA

Tenshodo

SUYDAM

UNITED SCALE MODELS

Warum FULGUREX - Handarbeitslokomotiven?

- unsere langjährige Erfahrung bürgt für Qualität
- nur das Beste ist gut genug für unsere Kunden
- unser Programm an europäischen Lokomotiven wird laufend erweitert
- unsere Modelle werden in kleinen Serien hergestellt und erhalten somit nach kurzer Zeit schon Sammlerwert

Folgende Kataloge sind gegenwärtig erhältlich:

GEM	DM 3.–
United/Tenshodo	DM 4.–
LMB	DM 1.50

Den Gegenwert der Kataloge können Sie per Post überweisen oder internationale Antwortscheine senden.

Verkauf durch den Fachhandel

Herstellung und Vertrieb: FULGUREX

33, av. de Rumine, 1005 Lausanne/Schweiz

Kennen Sie dieses Zeichen?

Wenn nicht, sollten Sie es sich gut einprägen, denn :

HERPA

hat das umfangreichste, natürliche und lichtechte Baumsortiment,

HERPA

hat Geländematten, 1 x 0,77 m, viele verschiedene Einfärbungen in Streu- und Grasausführung,

HERPA

hat alles für den Geländebau, wie Drahtpapier, Gipsbinden und Cristalo-Color-Spray,

HERPA

hat als NEUHEIT die Modellbauserie für Häuser in Größe „N".

HERPA

hat auch einen **neuen, 16 Seiten umfassenden KATALOG,** der Sie über alles weitere informiert und den Sie bei Ihrem Fachhändler, oder direkt von uns, gegen Voreinsendung von 0,80 DM in Briefmarken, erhalten.

Darum unser Rat:

Prägen Sie sich das HERPA-ZEICHEN gut ein.

„HERPA"-Modellbau Fritz Wagener
8501 Dietenhofen über Nürnberg, Telefon (09824) 330

Wir gratulieren uns gegenseitig!

20 Jahre

20 JAHRE MIBA
20 JAHRE NEMEC

In aller Welt bekannt für Präzision und Qualität!

Für den Modellbauer

Lichtsignale H0 — 0
Metall-Präzisionsausführung
13 verschiedene Modelle u. sämtl. Zusatzsignale mit und ohne auswechselbare Stecksockelbirnchen

Kleinstprofile, präzise Messingausführung

Metall-Halbzeuge, Bleche, Schrauben, Drähte usw.

Gleisbaumaterial TT, H0 und 0
Profilschienen Ms oder Neusilber, gezogen, Schwellenbänder aus Vulkanfiber, Radius beliebig. — Weichenbausätze und Fertigweichen verschiedener Formen und Neigungen. — Fertiggleise in Längen von 50 und 100 cm. Weichenantriebe, Metall-Halbzeuge.

RÖWA H0-Modellfahrzeuge Verkauf und Auslieferungslager

Katalog gegen Voreinsendung von DM —,90 in Briefmarken von

ING. FRITZ NEMEC 8228 Freilassing, Postfach 28, Telefon 7 75

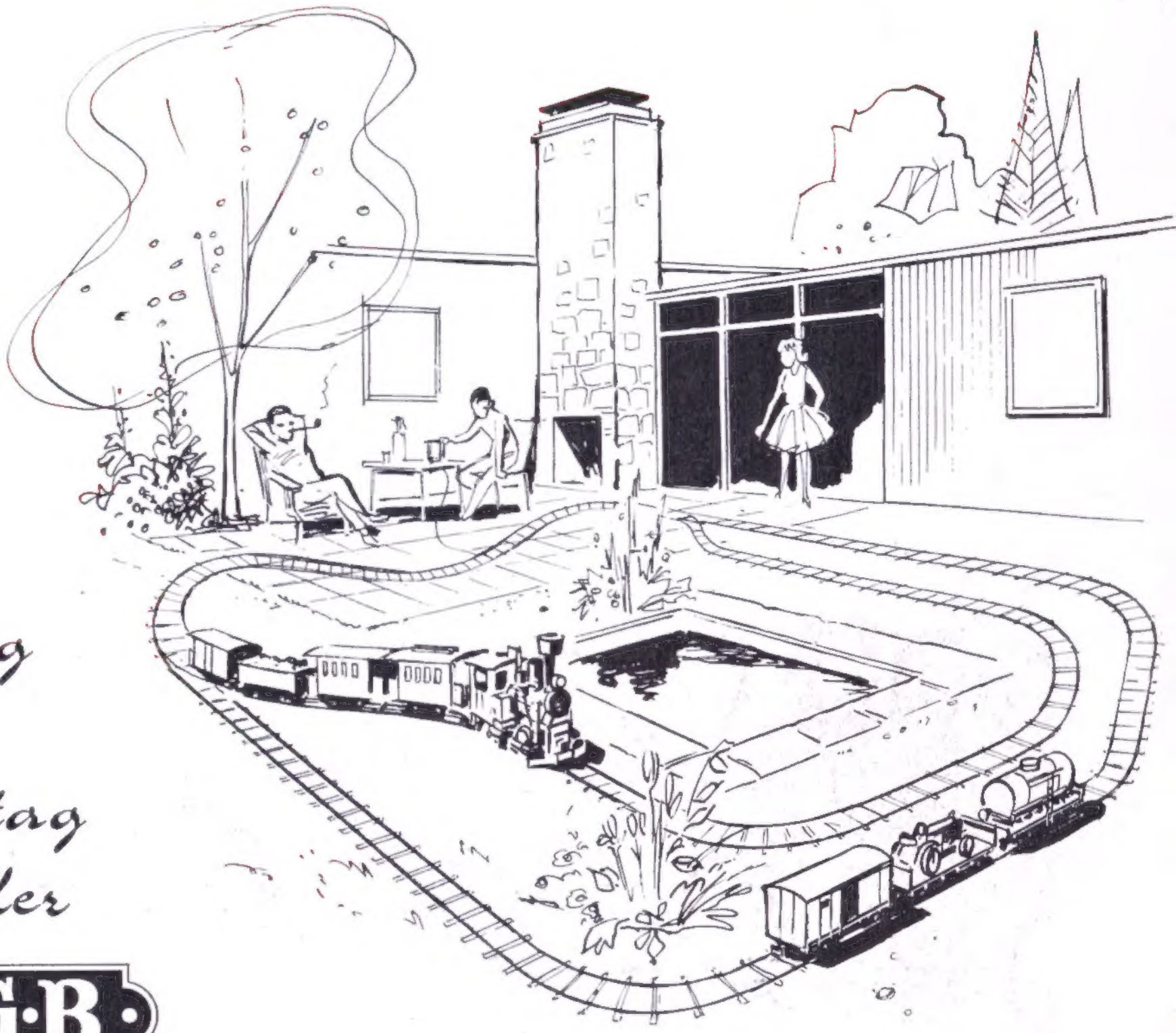
Der moderne Spezial-Kleber für Schichtstoffplatten, Metall, Glas Porzellan, Filz auf Holz.

721-6

Henkel Klebstoffwerk Düsseldorf

- GROSS
- EINMALIG
- KINDERGERECHT

L·G·B

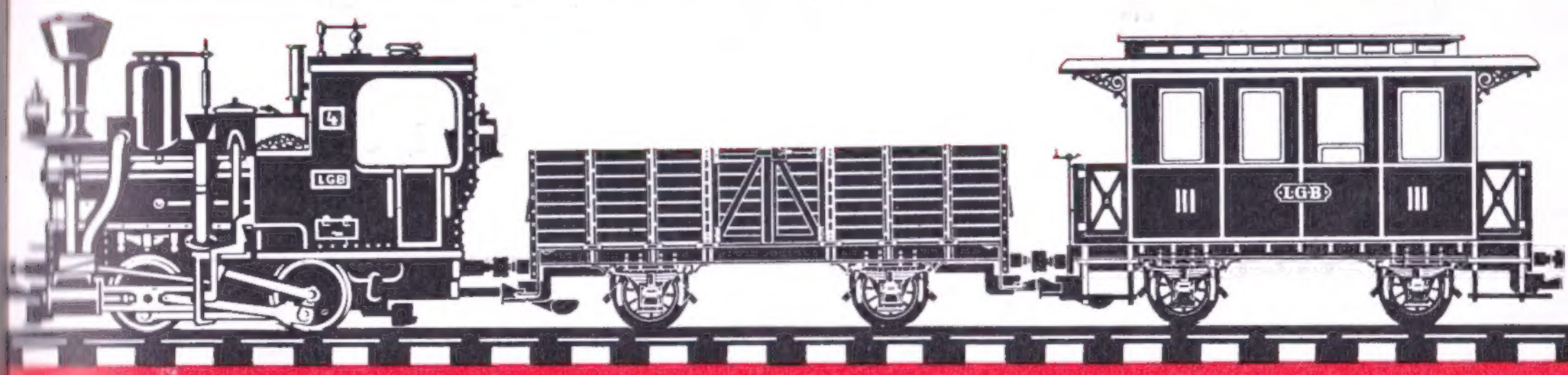


Erholung vom Alltag mit der

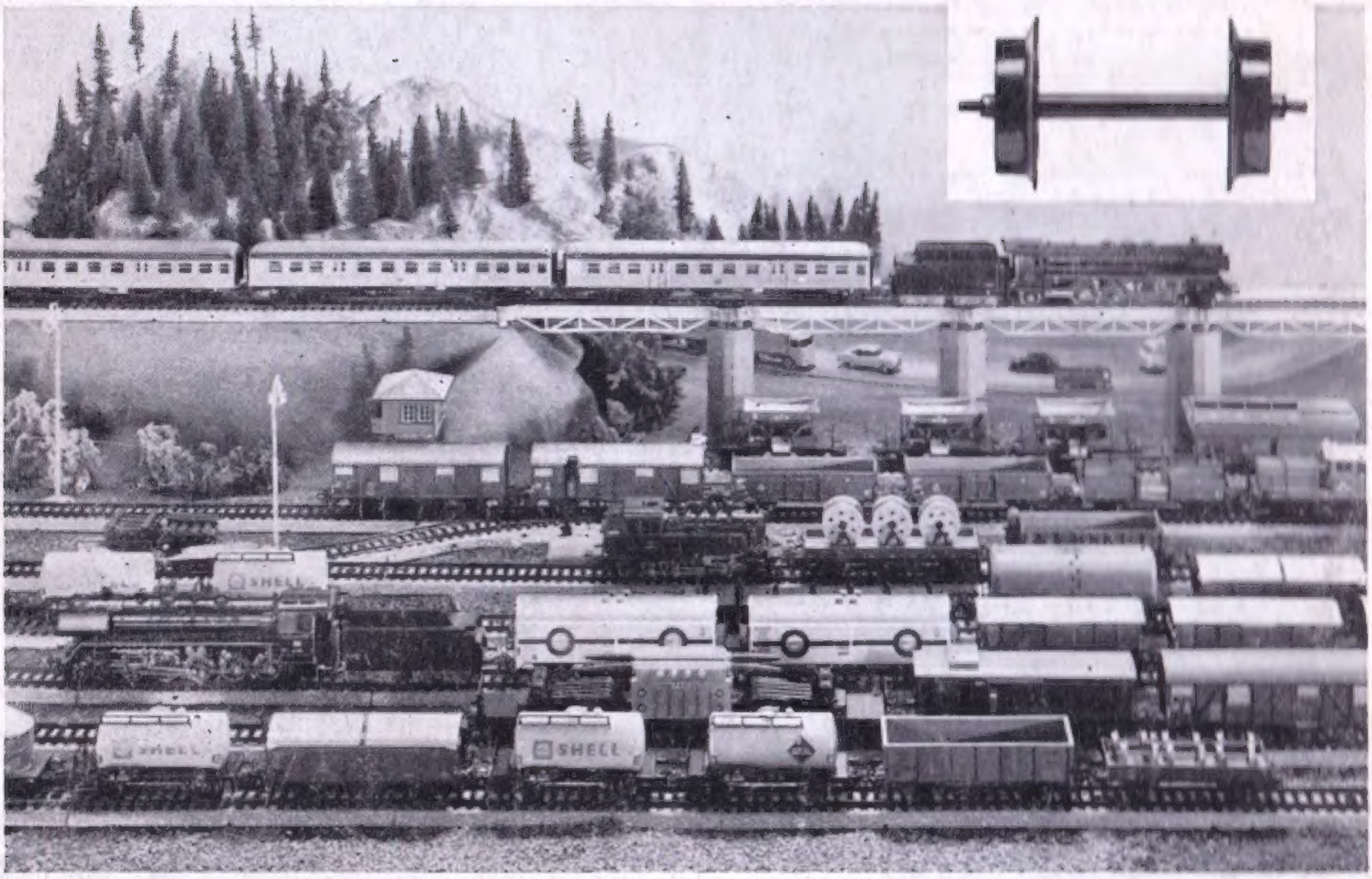
L·G·B

(Lehmann-Groß-Bahn) und der MIBA!

Maßstab 1 : 22,5



ERNST PAUL LEHMANN · PATENTWERK · NURNBERG · GEGR. 1881



Fast 40 verschiedene MÄRKLIN-Güterwagen-Modelle für die Gleichstrom-Freunde.

Es gibt eine ganze Reihe von MÄRKLIN-Güterwagen, die sich in ihrer feinen, modellgerechten Ausführung auch auf einer Gleichstrom-Modell-Eisenbahn-Anlage sehr gut ausnehmen würden. Vielleicht ist da auch der eine oder andere Gleichstrom-Freund, der seine Güterwagen, wenn sie nicht die Normgröße haben, nach und nach durch MÄRKLIN-Güterwagen im internationalen H0 - Maßstab 1 : 87 ersetzen möchte.

Für fast alle Modell-Güterwagen der Serie 4 600 (und das sind fast 40 Stück), die auf Zweileiter-Gleichstrom-Gleisen laufen sollen, gibt es für wenig Geld komplette Radsätze, die sich leicht gegen die der MÄRKLIN-Original-Räder austauschen lassen.

Jetzt lohnt es sich also, auch die Modell-Güterwagen von MÄRKLIN im Katalog oder noch besser im Fachgeschäft genau anzusehen. Es wird Ihnen viel Freude machen.

MÄRKLIN sorgt auch für Gleichstrom-Freunde